Dreptul este o sinteză a binelui şi a utilului.
Le Fur
Le droit est une synthèse du bien et de l'utile.

Veaceslav Untilă

Crima organizată

STOP

Ediţia a doua revăzută şi completată

Museum 2000

Autorul aduce mulţumiri companiei SA *Regula* din Bielorusia, personal domnului preşedinte Ivan Şumski

Monografia poate fi folosită în procesul didactic de către profesori, doctoranzi, studenţi ai colegiilor şi facultăţilor din învăţământul universitar cu profil juridic. Lucrarea va fi de folos, fără îndoială, şi tuturor acelora care se interesează de problemele actuale şi arzătoare ale teoriei şi practicii de combatere a criminalităţii organizate sub diversele ei aspecte.

Ediţia întâia a apărut la editura *Litera*, 1999

ISBN 9975 – 905 – 49 – 8 e Text: Veaceslav Untilă
© Museum
© Coperta: Alexandru Crăsnean

TABLA DE MATERII

CRIMA ORGANIZATĂ – PROBLEMĂ FORTE A SOCIETĂŢILOR ÎN TRANZIŢIE 7
PREFAŢĂ la ediţia întâia 9
INTRODUCERE 12
Capitolul I CARACTERISTICILE FUNDAMENTALE SOCIAL-JURIDICE ŞI CRIMINOLOGICE ALE SITUAŢIEI ACTUALE ÎN SFERA FURTURILOR ŞI RĂPIRILOR MIJLOACELOR DE TRANSPORT AUTO 20
şi. Crima organizată: noţiune, esenţă, tipuri şi tendinţe de dezvoltare 20
§2. Furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto ca parte componentă a crimei organizate 38
§3. Caracteristicile statistice, dinamica răpirilor mijloacelor de transport auto în diferite ţări 43
Capitolul II MĂSURILE DE COMBATERE A FURTURILOR MIJLOACELOR DE TRANSPORT AUTO LA NIVEL INTERNAŢIONAL 49
şi. Condiţiile sociale şi economice ale creşterii criminalităţii legate de furturile mijloacelor de transport auto 49
§2. Modul de organizare, tipurile, particularităţile şi scopul furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto 52
§3. Particularităţile infracţiunilor la scară internaţională legate de furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto 57
§4. Restituirea mijloacelor de transport auto răpite sau compensarea pagubelor pricinuite în urma infracţiunilor 61
§5. Programele internaţionale, interstatale şi naţionale şi măsurile de combatere a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto 63
Capitolul III ACŢIUNILE DE COMBATERE A

FURTURILOR ŞI RĂPIRILOR LA NIVEL NAŢIONAL ÎN EUROPA DE EST, CENTRALĂ ŞI DE VEST 71

şi. Măsurile de drept penal împotriva furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto consfinţite în diverse legislaţii europene 71

§2. Principiile de activitate şi structura organizatorică ale organelor naţionale de drept privind combaterea răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport auto 79

§3. Experienţa de lucru a organelor de poliţie şi particularităţile activităţii în oraşe în vederea prevenirii răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport auto 81

§4. Acţiunile poliţiei din Germania şi Moldova şi ale miliţiei din Federaţia Rusă privind combaterea businessului auto ilicit 89

§5. Colaborarea poliţiei cu companiile de asigurări în lupta împotriva circuitului ilegal al mijloacelor de transport auto 102

§6. Mecanismul de preîntâmpinare a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport şi realizarea lui 105

§7. Mijloace mecanice de protecţie a automobilului contra răpirii 107

RECOMANDAŢII METODICE CU PRIVIRE LA ANCHETAREA CAUZELOR PENALE INTENTATE PE CAZURILE DE FURT ŞI RĂPIRE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT 113

Modalităţile de recuperare a autovehiculelor furate de peste hotare 117

ANCHETĂ 118

GERMANIA 118

BULGARIA 120

ANDORA 121

ARMENIA 122

AUSTRIA 123

AZERBAIDJAN 124

BIELARUSIA 125

BELGIA 126

BOSNIA 127
CIPRU 129
CROAŢIA 129
DANEMARCA 130
SPANIA 132
ESTONIA 133
FINLANDA 134
FRANŢA 136
GRECIA 137
IRLANDA 139
ITALIA 139
LETONIA 140
LITUANIA 141
LUXEMBOURG 143
MALTA 145
MOLDOVA 146
MONACO 147
NORVEGIA 147
OLANDA 148
POLONIA 149
PORTUGALIA 151
MAREA BRITANIE 152
RUSIA 153
SLOVACIA 155
SLOVENIA 156
SUEDIA 157
ELVEŢIA 158
TURCIA 159
UCRAINA 160
CONVENŢIA CU PRIVIRE LA MĂSURILE DE PREVENIRE A FURTURILOR MIJLOACELOR DE TRANSPORT AUTO 163
ÎNCHEIERE 176
SUMMARY 179
РЕЗЮМЕ 181
BIBLIOGRAFIE 183

CRIMA ORGANIZATĂ – PROBLEMĂ FORTE A SOCIETĂŢILOR ÎN TRANZIŢIE

Chiar şi în antichitate existau interese politice, administrative, sociale care rezultau din formarea unor structuri ce erau preocupate de concentrarea puterii de stat şi puterii financiare în mâinile unui clan sau ale unei grupări. Să amintim doar de comoara italiană, de mafiile născute în Sicilia pe bază de clanuri familiale şi extinse apoi până la proporţii intercontinentale. Această mreajă de interese presupune existenţa unui păianjen care urmăreşte atent şi prinde victimele atunci când consideră că a sosit momentul potrivit. Evident că la noi, într-o societate post-totalitară, în care peste noapte au răsărit şi s-au implantat interese politice, economice, strategice, şi-a făcut apariţia şi faţa tenebră a realităţii – crima organizată. Este un proces în plină desfăşurare, un proces în care statul, cu forţe încă firave, încearcă să stăvilească marele val de criminalitate. Este greu de structurat interesele clanurilor, deoarece în diverse straturi sociale manifestarea lor e diferită. Dar este clar că toţi urmăresc un singur scop – obţinerea unui profit exorbitant, adică a unor sume mari de bani. Deci, se cere un control riguros, în primul rând, asupra fluxurilor financiare şi, în al doilea rând, asupra mărfurilor strategice care, de fapt, constituie un capital foarte convenabil pentru acei obişnuiţi cu escrocheriile şi delapidările. De menţionat că cele mai profitabile în acest sens au devenit piaţa de automobile şi cea de arme. Frontierele fiind transparente, iar statele independente, este foarte greu să depistezi un criminal care reuşeşte în 24 de ore să treacă nestingherit 4 – 5 frontiere.

Ce poate opune societatea acestui flagel social? Este o întrebare care şi-o pun specialiştii nu numai de la noi, dar şi din ţările apusene, fiind conştienţi că la un anumit moment acest val va ajunge să aibă repercusiuni şi la ei. Considerăm că, în primul rând, e necesar să conştientizăm faptul existenţei crimei organizate. În al doilea rând, să încercăm a examina cu microscopul legislativ structura acestei plăgi sociale şi să structurăm anumite etape de

combatere a crimei organizate.

Probabil, în momentul când vom conştientiza că societatea nu are alte alternative şi este obligată să lupte cu acest duşman social, statul va fi obligat să-şi mobilizeze toate forţele, începând cu serviciile speciale şi terminând cu serviciile financiare, la izolarea şi, în cazul cel mai fericit, la lichidarea criminalităţii organizate.

Bineînţeles, acesta va fi momentul culminant al acestei opere dificile care abia se impune în atenţia opiniei publice. Consider că marile bătălii încă nu au avut loc, sunt de domeniul viitorului.

Cu certitudine, nu ne punem scopul să examinăm crima organizată în plan global, nici întreg spectrul acestui fenomen. Ne vom limita doar la o situaţie concretă legată de crima organizată în Republica Moldova şi la un singur aspect: furtul şi comercializarea ilicită a autovehiculelor. Evident, în cadrul acestei cercetări au fost abordate două probleme: legislaţia Moldovei în domeniul combaterii crimei organizate şi experienţa internaţională în acest domeniu. Am încercat să intuim şi să fixăm punctele de tangenţă în legislaţiile diverselor ţări, ceea ce ar permite buna organizare a luptei împotriva crimei organizate pe plan intern şi pe plan internaţional. Cu cât mai repede vom reuşi să întărim relaţiile cu organismele internaţionale care sunt preocupate de aceste grave probleme, cu atât mai uşor vom reuşi să punem o stavilă sigură crimei organizate.

Nu intenţionăm să procedăm la o tratare publicistică a problemei, nu vom face dezvăluiri senzaţionale, fiindcă ne interesează nu suprafaţa aisbergului ci partea lui de sub apă. Ne interesează esenţa acestui fenomen, ca, în momentul când am sesizat-o, să putem propune societăţii un remediu eficient de anihilare a crimei organizate şi chiar de stârpire a ei. Considerăm că această lucrare este doar un modest aport la cercetarea unei teme de mare importanţă, de mare rezonanţă. Vom fi bucuroşi, dacă opinia publică, cercetătorii în domeniu vor utiliza acest material în scopul studierii în continuare a acestor grave

probleme, căci suntem convinşi că numai prin mobilizarea generală a societăţii, a organelor de drept, a organismelor internaţionale se poate ajunge la rezultatul dorit, la victoria asupra crimei organizate.

PREFAŢĂ
la ediţia întâia

În ultimele decenii comunitatea mondială şi opinia publică din multe ţări sunt alarmate de creşterea criminalităţii organizate şi a terorismului în diversele lor forme de manifestare la nivel naţional, regional şi transnaţional.

Situaţia creată impune consolidarea forţelor şi mijloacelor organelor de drept din ţările interesate, elaborarea unor acte normative şi programe comune în vederea combaterii acestor fenomene antisociale.

Astăzi în lume există multe studii juridice consacrate problemelor generale, teoretice şi practice, inclusiv în Republica Moldova[1], ale luptei cu criminalitatea organizată.

Cu toate acestea, este nevoie de o cercetare dialectică a tuturor aspectelor fenomenului în discuţie, de o analiză profundă şi multilaterală a diferitelor manifestări şi forme de existenţă a criminalităţii organizate, a structurii, dinamicii şi tendinţelor ei de dezvoltare. Tocmai astfel de lucrări ştiinţifice, din păcate, ne lipseşte.

Lacuna vădită în această privinţă este acoperită, după ferma noastră convingere, de monografia domnului V. Untilă, consacrată luptei cu criminalitatea organizată în sfera furturilor de automobile, care se deosebeşte printr-un şir întreg de particularităţi, fiind, deocamdată, unica lucrare care face analiza problemei la două niveluri – naţional şi internaţional – şi care se deosebeşte printr-o

1 Vezi, de exemplu: Edvin M. Shur. *Societatea noastră criminală. Cauzele sociale şi juridice ale criminalităţii în America*. M., Progress, 1997; S. Borodin. *Lupta cu criminalitatea: schema teoretică a programului complex.* M., Nauka, 1990; A. Jalinski. *Gîndirea social-juridică; problemele luptei cu criminalitatea*. M., 1990; M. Gheorghiţă. *Criminalitatea organizată: probleme ale teoriei şi practicii de cercetare*. Chişinău. 1998; V. Untilă. *Criminalitatea organizată: noţiune, esenţă, tipuri şi tendinţe de evoluţie*. Geneva, 1997.

abordare originală în tratarea unei probleme atât de actuale şi cu ramificaţii multiple. Autorul monografiei cercetează aspectele sociale, juridico-penale şi criminologice ale furturilor de automobile. Aceasta ne permite să afirmăm univoc că prezenta monografie – prima şi unica deocamdată la noi în acest domeniu – este extrem de preţioasă atât pentru specialiştii din Republica Moldova, cât şi pentru colegii lor din alte ţări.

E important de menţionat că autorul monografiei extinde limitele informaţiei existente despre criminalitatea organizată, îşi expune propria concepţie asupra trăsăturilor, caracteristicilor specifice activităţii criminale specializate la nivel naţional şi internaţional. În lucrare sunt relevate daunele materiale cauzate în urma activităţii criminale, care numai pe continentul european se ridică la miliarde de dolari SUA.

Un interes deosebit prezintă raţionamentele autorului monografiei despre tendinţele de evoluţie ale criminalităţii organizate, măcar şi pentru faptul că dânsul este printre primii care abordează în acest plan aspectul menţionat al problemei cu referire la ţările membre ale CSI. Sondajele şi investigaţiile sale conduc la concluzia că soluţionarea problemei rezidă în cunoaşterea trăsăturilor caracteristice ale organizaţiilor şi asociaţiilor criminale, specializate în furtul mijloacelor auto, tipurilor de grupări criminale organizate, particularităţilor şi obiectivelor activităţii acestora etc. Toate acestea, desigur, sunt necesare pentru contracararea şi profilaxia infracţiunilor.

În opinia mea, o atenţie deosebită merită baza juridico-normativă a lucrării analizate. În acest aspect trebuie subliniat faptul că autorul a utilizat la scrierea monografiei legislaţia mai multor ţări: SUA, Italia, Elveţia, România, Rusia, Ucraina, Bielarusi, precum şi a Republicii Moldova. A fost efectuată o adevărată cercetare comparativă din punct de vedere juridic, atrăgându-se în mod special atenţia la ceea ce trebuie de făcut ca dreptul penal naţional privind răspunderea pentru furtul mijloacelor auto să corespundă standardelor europene.

Considerăm că aceasta ar fi calea optimă pentru practica legislativă naţională, fapt foarte important şi semnificativ în condiţiile creării unui nou drept penal în republica noastră.

Atrage atenţia şi valoroasa bază informativă a cercetării, calitate care o deosebeşte în mod avantajos de alte lucrări consacrate elaborării diferitor aspecte ale luptei cu criminalitatea organizată. În monografie sunt utilizate, în cunoştinţă de cauză, datele cercetărilor sociologice internaţionale, efectuate de către servicii guvernamentale şi neguvernamentale, precum şi datele statisticii naţionale pe o perioadă de mai mulţi ani. Materialele utilizate nu sunt de natură ilustrativă, ci prezintă situaţia fenomenului social şi juridic, atât la nivel naţional, cât şi la cel internaţional, adică comportă o semnificaţie fundamentală, de natură dublă universală.

În primul rând, datele cercetrrilor sociologice şi ale statisticii criminologice prezentate în carte ne permit să ne facem o imagine clară despre anvergura unei astfel de maladii sociale, cum este furtul mijloacelor auto în diferite ţări ale comunităţii mondiale şi chiar pe continente aparte.

În rândul al doilea, asemenea date sunt deosebit de importante şi necesare pentru planificarea şi realizarea măsurilor de profilaxie. Autorul monografiei prin limbajul cifrelor ne convinge de necesitatea desfăşurării unor activităţi profilactice, începând cu utilizarea mijloacelor antifurt şi terminând cu programe şi convenţii internaţionale axate pe un singur fel de activitate criminală organizată – furtul mijloacelor auto.

Trebuie să spunem că autorul introduce în circuitul ştiinţific noi noţiuni, de exemplu: tip specializat de activitate criminală organizată; tendinţe de evoluţie ale criminalităţii organizate; furtul mijloacelor auto în calitate de categorie social-juridică şi criminologică etc. Drept bază pentru aceasta au servit studiile şi cunoştinţele despre acest tip de criminalitate ca fenomen de masă.

Monografia poate fi folosită în procesul didactic de către profesorii, doctoranzii, studenţii colegiilor şi

facultăţilor din învăţământul universitar cu profil juridic. Va prezenta interes, fără îndoială, şi pentru toţi acei care se interesează de problemele actuale şi arzătoare ale teoriei şi practicii de combatere a criminalităţii organizate.

Evgheni Martâncic, *doctor habilitat în drept, profesor la Universitatea Liberă Internaţională din Republica Moldova.*

INTRODUCERE

În Republica Moldova, care s-a proclamat stat suveran şi independent, democratic şi de drept, protecţia prioritară a personalităţii, a vieţii şi sănătăţii omului sunt garantate de Constituţie (art. 1, 16), iar demnitatea, drepturile şi libertăţile lui sunt considerate valori supreme inalienabile. În acest sens, statul este chemat să apere bunurile vitale ale cetăţenilor cu întreg arsenalul său de drept, cu toate măsurile şi mijloacele de care dispune, inclusiv cele penale, contra atentatelor ilegale asupra proprietăţii, periculoase în aspect social. La drept vorbind, este o sarcină de stat şi socială deosebit de complexă şi de înaltă responsabilitate. Nu este deci de mirare că majoritatea insucceselor se înregistrează anume în realizarea acestei sarcini, dacă luăm în consideraţie tendinţele de creştere în ultimul deceniu a criminalităţii în ţara noastră, mai ales – a numărului infracţiunilor comise în scop de profit personal şi de obţinere a câştigurilor prin aplicarea violenţei, infracţiuni care atentează la avutul proprietarului sau care pe o altă cale încalcă sau limitează dreptul acestuia de a dispune şi a se folosi de bunurile materiale ce-i aparţin, inclusiv de mijloacele de transport.

În această sferă apar situaţii sociale, juridice şi criminologice complicate, care necesită o analiză ştiinţifică profundă şi amănunţită. În realitate, însă, teoria dreptului penal, criminologia şi sociologia juridică nu întotdeauna reacţionează prompt la problemele de actualitate vizând lupta împotriva criminalităţii, crearea bazei juridice de contracarare a crimei organizate sub diversele ei aspecte

ce apar la nivel internaţional şi naţional şi cauzează prejudicii enorme economiei, proprietăţii, destabilizează funcţionarea normală a mecanismului economic.

În lumea contemporană, atentatele la mijloacele de transport auto au devenit un adevărat flagel social. Numai în Europa anual se înregistrează peste două milioane de furturi de autovehicule, a căror valoare se ridică la sute de milioane de dolari. Se poate spune, fără a exagera, că furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto au devenit o ocupaţie „de prestigiu”, care aduce pagube materiale uriaşe atât cetăţenilor, cât şi economiei statelor, perturbă ordinea de drept, condiţionează acumularea criminală a capitalurilor în mâinile elementelor infracţionale, cu „spălarea” ulterioară a mijloacelor băneşti obţinute pe cale ilicită.

Întru realizarea scopurilor propuse, elementele interlope din diferite state se grupează în organizaţii şi asociaţii „specializate”, promovând astfel criminalitatea organizată la nivel naţional şi internaţional. Obiectivul principal urmărit de aceste grupări este obţinerea de profituri maxime, cu alte cuvinte – acelaşi pe care îl urmăreşte criminalitatea organizată în ansamblul ei, precum afirmă, pe bună dreptate, jurisprudenţa, inclusiv cea moldovenească[2].

În ultimul deceniu numărul grupărilor şi organizaţiilor criminale, este în continuă creştere. După dezmembrarea URSS, acest proces a cuprins nu numai ţările CSI, inclusiv Republica Moldova, ci şi multe state din Europa Centrală, de Sud-Est şi Occidentală şi a traversat Oceanul Atlantic. Or, acest fenomen atât de extins şi de periculos cum este furtul de autovehicule, fenomen ce s-a transformat într-un gen specializat de criminalitate

2 Vezi, de exemplu: А. Гуров. *Профессиональная преступность*. М., Юрид. лит., 1990 г.; *Организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1989 г.; В. Бужор. *Криминологический анализ групповых форм насильственной преступности*, Кишинев, 1994 г.; А. Максимов. *Российская преступность. Крупнейшие преступные группировки*. М., Эксмо-пресс, 1998 г.; М. Георгицэ. *Организованная преступность: проблемы теории и практики расследования*. Кишинев, 1998 г.; В. Унтилэ. *Организованная преступность: понятие, сущность, виды и эволюционные тенденции*. Женева, 1998 г.

organizată naţională şi transnaţională, vreme îndelungată n-a constituit obiect de cercetare pentru savanţii-jurişti, cu toate că organele de drept din multe ţări l-au ţinut mereu în câmpul lor de atenţie.

Deşi în această sferă s-a acumulat o bogată experienţă, ea rămâne încă slab studiată, şi, nefiind sintetizată, reduce eficienţa luptei de combatere a infracţiunilor şi a profilaxiei lor, face dificilă elaborarea recomandărilor ştiinţifice în acest sens, perfecţionarea bazei organizaţionale şi juridice. În prezent, cercetările ştiinţifico-practice în problemele luptei împotriva furturilor de autovehicule în Republica Moldova şi în alte state sunt reflectate, insuficient, doar în câteva lucrări de proporţii modeste.

Factorii expuşi au avut o influenţă hotărâtoare la alegerea temei de studiu pentru prezenta lucrare, în determinarea obiectului, structurii, metodelor, scopurilor şi sarcinilor studiului. La alegerea temei a jucat un rol important şi faptul că, datorită specificului activităţii sale, autorul a participat în mod direct şi nemijlocit la combaterea infracţiunilor în domeniul transportului auto, a reprezentat timp îndelungat interesele Republicii Moldova în Organizaţia Internaţională a Circulaţiei Rutiere (OICR), care urmăreşte, printre altele, şi soluţionarea problemelor contracarării genului dat de infracţiuni.

Stabilind obiectivele şi sarcinile prezentului studiu, am pornit, în primul rând, de la gradul de studiere în jurisprudenţă a diferitelor aspecte ale luptei împotriva acestui nou gen de infracţiuni, cum este furtul mijloacelor de transport auto. De aceea scopul principal al lucrării rezidă în efectuarea unui studiu complex al aspectelor sociale, penale şi criminologice ale furturilor mijloacelor de transport auto în diferite state, pe baza analizei legislaţiei acestora şi practicii de contracarare, de organizare şi înfăptuire a măsurilor preventive contra atentatelor – studiu bazat pe realizările jurisprudenţei naţionale şi europene.

Obiectivele enumerate au determinat necesitatea

punerii şi soluţionării unor sarcini concrete în procesul de cercetare a temei abordate în studiu, pe care ne-am străduit să-l facem profund şi atotcuprinzător, cu folosirea metodelor corespunzătoare, în baza legislaţiei în vigoare a mai multor ţări, în primul rând – a Republicii Moldova şi a ţărilor membre ale CSI.

În timpul lucrului în faţa noastră s-au impus, printre altele, următoarele sarcini generale şi particulare, ce urmau a fi soluţionate:

— Formularea unei definiţii proprii a criminalităţii organizate, evidenţierea şi caracterizarea situaţiilor social-juridice şi criminologice principale proprii furturilor mijloacelor de transport auto, avându-se în vedere că acest gen de activitate infracţională organizată, atât la nivel naţional, cât şi la nivel internaţional, poate fi studiat cu ajutorul indicilor cantitativi şi calitativi ai factorilor de conţinut (de exemplu, existenţa structurilor organizatorice de conducere clar reliefate, subordonarea lor ierarhică, stabilitatea legăturilor criminale, existenţa fondurilor băneşti comune, caracterul profund conspirativ al organizaţiei criminale şi al activităţii ei, amploarea în spaţiu a acesteia).

Pornind de la aceasta, s-a făcut încercarea de a soluţiona o sarcină particulară, care constă în elaborarea unui sistem de indici ai organizaţiilor şi asociaţiilor criminale specializate în furturi şi răpiri de autovehicule. În studiul nostru elaborarea acestui sistem este efectuată cu scopul de a spori cunoştinţele despre diversitatea grupărilor criminale organizate, despre indicii lor, obiectele şi particularităţile activităţii lor ilegale, relaţiile cu alte formaţiuni infracţionale.

— Urmărirea tendinţelor criminalităţii organizate şi fundamentarea clasificării tipurilor ei principale la nivel naţional şi transnaţional; studierea, analizarea şi sintetizarea practicii de combatere a criminalităţii organizate, şi, pe această bază, confirmarea ipotezei ştiinţifico-practice privind faptul că una din tendinţele activităţii infracţionale organizate din ultimii ani se

manifestă în specializarea grupărilor criminale în săvârşirea unor anumite genuri de infracţiuni, inclusiv a furturilor de autovehicule, precum şi în creşterea cantitativă a acestora în diferite ţări ale lumii.

— Elaborarea şi introducerea în circuitul ştiinţifico-practic a unei astfel de categorii social-juridice şi criminologice, cum este furtul mijloacelor de transport auto, care prezintă un fenomen criminal de masă, propriu multor state de pe diferite continente, indiferent de orânduirea lor economică şi politică, de nivelul dezvoltării şi al democraţiei.

Soluţionarea ştiinţifică a acestei probleme necesită descoperirea legăturii dintre furturile şi răpirile de autovehicule cu conţinut infracţional învecinat şi activitatea criminală organizată la nivel naţional. Altfel spus, se are în vedere deosebirea dintre tipul examinat de infracţiune şi samavolnicie, abuzul în cadrul serviciului, precum şi săvârşirea furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport de către membrii unei familii sau de către alte rude, una de la alta.

— Urmărirea, pe baza informaţiei statistice naţionale şi internaţionale existente despre furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto, a stării şi dinamicii caracteristice genului dat de atentate criminale, stabilirea consecinţelor lor economice, sociale şi morale pentru comunitatea mondială.

Soluţionarea sarcinilor formulate este legată indivizibil de studierea cauzelor şi condiţiilor care favorizează furturile în Republica Moldova şi în ţările Europei de Est, Centrale şi Occidentale. Numai pe această cale pot fi create bazele juridice, sociale, economice şi tehnice ale profilaxiei genului examinat de infracţiune la nivel naţional şi transnaţional.

— În aceste condiţii devine necesară consolidarea forţelor şi mijloacelor, cooperarea internaţională strânsă în lupta împotriva furturilor de autovehicule, care s-au transformat într-o varietate a criminalităţii organizate transnaţionale, ce pricinuieşte pagube materiale enorme

atât unor state aparte, cât şi întregii comunităţi internaţionale, îndeosebi cetăţenilor care au căzut victime unor astfel de acţiuni social periculoase.

Contracararea eficientă a unui gen atât de răspândit de criminalitate organizată la nivel transnaţional determină necesitatea elaborării şi adoptării unei Convenţii Internaţionale cu privire la măsurile de prevenire a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport. Proiectul unui asemenea act juridic internaţional a fost elaborat de către autor (vezi Anexa 1) şi cuprinde o gamă largă de măsuri de profilaxie şi postprofilaxie, de mijloace şi mecanisme pentru înfăptuirea acestora.

— Pe baza analizei juridice comparative a legislaţiei din Republica Moldova, din alte ţări membre ale CSI, ale Europei Centrale şi de Vest, din SUA ne-am propus să elaborăm un model optim de perfecţionare a normelor de drept penal moldovenesc, care reglementează răspunderea pentru atentarea la mijloacele de transport. Varianta unui astfel de model este fundamentată în prezenta lucrare. Modelul propus de noi cere ca normele noului Cod penal al Republicii Moldova să afirme că mijloacele de transport auto fac parte din bunurile mobile şi să precizeze răspunderea pentru răpirea lor, adică pentru folosirea mijloacelor de transport împotriva voinţei posesorului lor.

În felul acesta se urmăreşte perfecţionarea şi diferenţierea răspunderii pentru genul arătat de acţiuni infracţionale conform legislaţiei moldoveneşti, precum şi ridicarea ei pe această cale la nivelul standardelor europene.

Tema lucrării, obiectivele şi sarcinile propuse au determinat necesitatea unei cercetări ştiinţifico-practice complexe; studierea problemei putea fi realizată, deci, folosindu-se teoria cunoaşterii, abordarea dialectică, cercetările fundamentale ale ştiinţei contemporane de drept penal, criminologie, sociologie juridică. Au fost utilizate, de asemenea, concluziile unor foruri internaţionale şi lucrări ale unor savanţi jurişti notorii din ţările străine.

Această monografie se bazează pe surse de literatură studiate, analizate şi apreciate în mod critic, pe legislaţia penală a Moldovei, României, Ucrainei, Belarusiei, SUA, Confederaţiei Elveţiene cu privire la răspunderea pentru furtul şi răpirea autovehiculelor. O astfel de abordare a permis de a evidenţia generalul şi particularul în reglementarea răspunderii pentru numitul gen de atentate criminale şi de a propune un model optim de reglementare a răspunderii examinate în conformitate cu legislaţia penală din Republica Moldova.

În monografie au fost folosite, de asemenea, metodele de analiză logică formală, juridică-comparativă, sociologică concretă şi statistică, aplicarea cărora a permis de a pătrunde mai adânc şi temeinic în esenţa fenomenelor cu caracter infracţional studiate, de a descoperi starea, tendinţele, legitaţiile, legătura lor reciprocă cu procesele ce au loc în societate. Caracterul ştiinţific, inedit, însemnătatea ei teoretică şi practică constă în faptul că este una din primele lucrări pe această temă.

În problema cercetată de noi se reliefează clar aspectele ei sociale, economice, juridice, criminologice, organizatorice şi tehnice. Necesitatea cercetării lor „în complex” este foarte mare din mai multe cauze obiective, pe care le-am evidenţiat şi le-am caracterizat pe scurt mai sus.

Problemele criminalităţii organizate internaţionale şi naţionale, ale unor tipuri speciale ale ei au fost studiate de: A. de Argente, Sch. Bassioni, M. Rappard, G. Potter, M.E. Beekman, M.R. Daly, A. Gurov, V. Ghevorghean, A. Dolgova, M. Gheorghiţă, V. Bujor, S. Inşakov, V. Razinkin, A. Bastrikin, E. Martâncic, V. Lapteacru ş.a.[3]

3 Vezi: A. де Арджeнте. *Итальянская мафия и каморра. Новые аспекты борьбы. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества*. М., Изд-во БЕК, 1995 г.; Ш. Бассиони. *Международные правовые юрисдикции в борьбе с терроризмом и организованной преступностью. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества*. М., Изд-во БЕК, 1995 г.; M. Rappard and Sch. Bassioni. *European Inter-State Cooperation Criminal Maters*.2nd Ed., 1993; Gary W. Potter. *Criminal organizations: Wice, Raceteering and Politics in American City*. Illinois, Waveland Press, 1994; M. E. Beeekman and M. R. Daly. *Motor Vehicle theft investigations*. FBI Law Enforcement Bulletin. 1990, Vol. 69; A. Гуров. *Профессиональная преступность. Прошлое и настоящее*. М., Юрид. лит., 1990 г.; В.

În prezentul studiu au fost sintetizate date şi analize existente în sfera dată la nivel internaţional şi naţional; niciuna dintre acestea n-a constituit anterior obiectivul unei lucrări monografice. Această lacună a fost lichidată, deoarece o serie de compartimente ale monografiei sunt consacrate cercetării fiecăruia dintre nivelurile numite ale acţiunilor infracţionale, ce atentează la mijloacele de transport auto.

În procesul cercetării ştiinţifice s-a ţinut, de asemenea, cont de studiile teoretice de ultimă oră prezentate la o serie de foruri internaţionale de către savanţi-jurişti şi practicieni în problemele combaterii genurilor analizate de acţiuni infracţionale. Caracterul ştiinţific nou şi însemnătatea studiului nostru găsesc oglindire în următoarele teze principale, prezentate spre a fi susţinute.

— Furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto s-au transformat în ultimul deceniu într-un fenomen infracţional de masă în diferite state aparte şi în comunitatea mondială în ansamblu. În legătură cu aceasta, genul respectiv de atentate se caracterizează prin faptul că în cadrul lui se delimitează în mod clar două niveluri de comportament delincvent: internaţional şi naţional. Fiecare din ele prezintă un pericol serios pentru societate şi pentru individ.

— Atentatele la mijloacele de transport auto sunt, prin amploarea acţiunii, forme de comportament ilicit, de criminalitate organizată transnaţională şi naţională strâns legate între ele. Furturile şi răpirile de autovehicule s-au transformat într-un gen aparte de afaceri criminale care

---

Геворгян. *Организованная преступность*. М., 1980 г.; С. Иншаков. *Зарубежная криминология*. М., изд-кая группа ИНФРА, 1997 г.; *Организованная преступность* под ред. А. Долговой, М., Юрид. лит., 1989 г.; М. Георгицэ. *Организованная преступность: проблемы теории и практики расследования*. Кишинэу, 1998 г.; В. Бужор. *Криминалистический анализ групповых форм насильственной преступности*. Кишинев, 1994 г.; В. Разинкин. *Организованная преступность*. „Криминология“ под ред. А. Долговой, М., изд-кая группа ИНФРА, 1997 г.; В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: исторический аспект, социальная база и тенденции*. Ştiinta, 1995, nr. 1; В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: уровни, классификация преступных групп и цели их деятельности*. Revista de filosofie şi drept, 1994, nr.3.

urmăresc scopul obţinerii de profituri şi supraprofituri. Aceste infracţiuni sunt săvârşite de către grupări criminale organizate, grupări şi asociaţii specializate anume în această direcţie.

— Furturile şi răpirile de autovehicule sunt o varietate a atentatelor criminale la bunurile mobile ale proprietarului. Ele se caracterizează prin aceea că au un obiect specific, atentarea la care comportă răspundere penală conform legislaţiei naţionale, ea afectând de asemenea latura economică, socială şi criminologică a vieţii societăţii, statului, cetăţeanului. În legătură cu aceasta, o raţiune aparte o are analiza juridică comparativă a conţinuturilor infracţiunilor examinate în vederea elaborării unui model optim al răspunderii diferenţiate pentru furtul şi răpirea autovehiculelor în baza statisticii internaţionale şi naţionale privind tipul respectiv de infracţiuni.

— Legislaţia penală a Moldovei prevede răspunderea numai pentru răpirea mijloacelor de transport auto. Este o reglementare unilaterală, incompletă a răspunderii, mai ales dacă ţinem seama de faptul că ea trebuie să fie diferenţiată în funcţie de obiectul atentatului – la bunurile imobile şi mobile ale proprietarului. În legătură cu aceasta, în lucrarea noastră se argumentează necesitatea de a introduce în noul Cod penal al Republicii Moldova răspunderea pentru furtul bunurilor mobile ale posesorului, ea fiind prevăzută într-o normă aparte a legii penale.

— În scopul contracarării atentatelor la autovehicule la nivel internaţional şi naţional, al luptei împotriva criminalităţii organizate în sfera respectivă a economiei, se propun o serie de măsuri de ordin juridico-organizatoric, social, financiar şi tehnico-ştiinţific. În formă concentrată, sistemul unor astfel de măsuri şi mijloace este cuprins în proiectul Convenţiei Internaţionale „Cu privire la măsurile de prevenire a răpirilor mijloacelor de transport auto”. O importanţă deosebită o are cooperarea internaţională a organelor de drept în combaterea furturilor şi răpirilor

mijloacelor de transport auto, împotriva actelor delictuoase în această sferă a relaţiilor de drept penal.

Baza empirică a monografiei o constituie datele statistice din mai multe ţări ale Europei, Americii, Asiei, care se referă la acest gen de infracţiuni, precum şi materialul factologic, obţinut în cursul sondajelor sociologice. Au fost chestionaţi mii de cetăţeni din diferite ţări ale comunităţii mondiale.

Totodată, în procesul muncii asupra monografiei au fost folosite datele statistice cu privire la răpirea autovehiculelor în Republica Moldova în perioada 1993–1997.

Datorită acestui fapt, savanţii-jurişti şi lucrătorii organelor de drept au posibilitatea reală de a lua cunoştinţă de organizarea şi înfăptuirea luptei împotriva furturilor şi răpirilor de autovehicule în statele civilizate, de a le studia şi a prelua experienţa pozitivă.

Concluziile teoretice şi practice ale studiului, propunerile ce se conţin în această lucrare privind perfecţionarea bazelor juridice şi mecanismele de contracarare a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport la nivel internaţional şi naţional, organizarea şi desfăşurarea activităţii în comun a organelor de drept din diferite state în combaterea numitelor atentate au fost publicate în cărţi, broşuri şi articole.

Pe lângă aceasta, rezultatele cercetării au fost expuse în cadrul unei serii de simpozioane şi conferinţe internaţionale: sesiunea a XXVI-a a Comitetului pentru Transportul Intern al Comisiei Economice Europene a ONU, Conferinţa Regională a Interpolului, Consfătuirea Consiliului Miniştrilor de Interne a ţărilor membre ale CSI ş.a.

Capitolul I

CARACTERISTICILE FUNDAMENTALE SOCIAL-JURIDICE ŞI CRIMINOLOGICE ALE SITUAŢIEI ACTUALE ÎN SFERA FURTURILOR ŞI RĂPIRILOR MIJLOACELOR DE TRANSPORT AUTO

şi. Crima organizată: noţiune, esenţă, tipuri şi tendinţe de dezvoltare

În litertatura de specialitate se menţionează că forma clasică a crimei organizate îşi are rădăcinile în mafia siciliană şi în mediul infracţionist american. La finele secolului al XIX-lea prin cuvântul „mafie” erau definite – mai cu seamă în rapoartele poliţiei – diferite „asociaţii de criminali”[4]. Noţiunea ca atare însă e lansată în perioada „legii prohibiţiei”, adoptată în 1919 în SUA[5]. Tot atunci apare şi sindicatul „de breaslă” „Cosa Nostra”.

De regulă, doctrina şi publicistica din Occident tratează crima organizată drept „mafie”. De exemplu, criminologul american V. Reckless evidenţia trei forme ale criminalităţii – obişnuită, organizată şi profesională, definind crima organizată ca pe una de tip mafiot[6]. Această opinie este susţinută şi de D. Creson, profesor la Universitatea din California, care a descris sfera vastă de influenţă a crimei organizate – de la controlul asupra jocurilor de noroc şi traficul de droguri până la presiunea asupra judecătorilor şi a membrilor Congresului[7].

În literatura de specialitate din spaţiul CSI crima organizată este de asemenea denumită „mafie”[8]. Dar dintr-

---

4 Vezi: Д. Гулар. *История мафии.* „Лабиринт“, Вып. 5, Киев, Вид-во „Украина“, 1992, p. 3.

5 Vezi: Советское Государство и право, 1992 , № 2, p. 93.

6 Citat după: А. Гуров. *Профессиональная преступность. Прошлое и настоящее.* М., Юрид. лит., 1990, p. 17.

7 Citat după: Г. Боровик. *Пролог „Американская хроника“.* М., Политиздат, 1985, pp. 361–362.

8 Vezi, de exemplu: *Организованная преступность*, М., Юрид. лит., 1989, pp. 113, 127, 129, 130.

o serie de motive, în primul rând, de ordin politic, în fosta URSS cercetarea problemei era imposibilă. Chestiunea în cauză a fost abordată abia pe la mijlocul anilor ’80, fiind definite câteva noţiuni de bază ale fenomenului.

A. Dolgova, de exemplu, consideră crima organizată drept un fenomen social, un produs al societăţii, a cărui bază o constituie solidarizarea elementelor infracţionale, un ansamblu complex organizatorico-structural de acţiuni ale lumii interlope, lume care elaborează un sistem propriu de „norme de conduită şi valori” în scopul obţinerii de avantaje economice[9].

Savanţii ruşi A. Volobuev şi E. Galkin formulează noţiunea de crimă organizată în mod similar, dar mai pe larg. Ei consideră că acest fenomen social negativ se caracterizează prin solidarizarea mediului criminal în limitele unei regiuni sau ale unei ţări, prin existenţa unor niveluri ierarhice, cu lideri care nu iau parte directă la săvârşirea unor infracţiuni concrete, ci îndeplinesc funcţii organizatorice şi ideologice de dirijare prin coruperea şi atragerea în activităţi criminale a unor persoane cu funcţii de răspundere, a unor funcţionari de stat, inclusiv din organele de drept, în scopul asigurării securităţii membrilor comunităţii criminale, monopolizării şi extinderii sferei de acţiuni ilegale şi obţinerii unor profituri solide[10]. A. Gurov califică noţiunea de crimă organizată mai succint şi mai apropiat de practică – ca pe nişte comunităţi cu o largă răspândire, care îşi creează prin relaţii bazate pe corupţie un sistem propriu de securitate şi desfăşoară activităţi criminale în mod profesionist[11].

În Republica Moldova s-au conturat două puncte de vedere în problema abordată.

Potrivit primului punct de vedere – celui formulat în lucrările lui V. Bujor – crima organizată reprezintă doar

9 Vezi: А. Долгова. *Что такое „организованная преступность“? Определим исходное понятие – организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1989, p. 14, 15.

10 [10] Vezi: А. Волобуев, Е. Галкин. *Организованная преступность и её сущность.* Сов. юстиция, 1989, nr. 21, p. 9.

11 Vezi: А. Гуров, Профессиональная преступность. Прошлое и настоящее, М., Юрид. лит., 1990, p. 207.

nişte „operaţiuni ilicite”, determinate de cererea pe piaţă a drogurilor, de existenţa prostituţiei, cămătăriei etc. Iar sutele de infracţiuni comise de către grupările criminale, de către bandele de tâlhari înarmaţi sunt interpretate drept manifestări izolate ale criminalităţii[12]. Autorul şi-a menţinut şi în perioada ulterioară opiniile în această problemă[13].

Conform altui punct de vedere se susţine că până în prezent nici practica, nici teoria nu cunosc o opinie şi o atitudine unică privind fenomenul crimei organizate, formele şi tipurile sale; lipseşte baza legislativă necesară ce ar asigura legalitatea în activitatea organelor de drept; nu există de asemenea nicio concepţie de stat în problema luptei cu crima organizată[14].

Dar însăşi existenţa crimei organizate ca problemă deosebit de serioasă impulsionează modernizarea legislaţiei în vigoare[15].

Criminologii au precizat deja multe dintre cele afirmate anterior şi chiar au formulat noţiunea de crimă organizată. Deci, este vorba de un fenomen social aparte ce se caracterizează prin gruparea mediului delincvent în limitele unei anumite sfere sociale sau unei anumite localităţi, regiuni sau ţări în scopul obţinerii de profituri, fiind asigurată totodată protecţia maximă a eşaloanelor superioare ale grupării respective în faţa răspunderii penale şi exercitarea de către aceasta a unui control ilicit real asupra puterii[16].

Această definiţie, foarte asemănătoare cu cea formulată de A. Volobuev şi E. Galkin, este destul de

---

12 Vezi: В. Бужор. *Наступит ли в Молдове царство „крёстных отцов“, или ещё раз об организованной преступности*. Legea şi Viaţa, 1992 , nr. 4, p. 14.

13 Vezi: В. Бужор. *Криминологический анализ групповых форм насильственной преступности*. Кишинэу, 1994, p. 64–66.

14 Vezi: М. Георгицэ. *Проблемы борьбы с организованной преступностью*. Legea şi Viaţa, nr. 6, p. 20.

15 Vezi: Joseph Serio. *Organized crime in the former Soviet Union: only the name is new*. CJ International, vol. 9 , No. 4 (July–August, 1993), p. 11.

16 Vezi: М. Георгицэ. *Понятие и признаки организованной преступности*. Legea şi Viaţa, 1997 nr. 5, p. 19.

greoaie, după părerea noastră, ceea ce se vede în special pe fundalul noţiunilor de crimă organizată elaborate în ultimii ani în unele ţări ale CSI. Considerăm necesară reproducerea uneia dintre ele: „Crima organizată constituie o consolidare şi unificare a grupărilor, organizaţiilor şi comunităţilor infracţionale, care asigură activităţi în scopul majorării veniturilor ilicite şi sporirii influenţei lor asupra structurilor statale”[17].

Este o definiţie destul de succintă, dar care reflectă esenţa crimei organizate ca fenomen social negativ ce cuprinde mai multe componente, a căror temelie o constituie organizaţiile criminale. Acestea din urmă reprezintă o simbioză a grupărilor criminale, organizaţiilor comerciale şi instituţiilor sau întreprinderilor cu verigi ierarhic superioare[18].

În criminologia statelor occidentale, care studiază crima organizată de câteva decenii, de asemenea lipseşte o definiţie unică a fenomenului în discuţie, lucru care nu împiedică organele de drept ale ţărilor cu o democraţie dezvoltată să-l combată cu eficienţă. Astfel, în SUA o comisie specială prezidenţială a formulat încă în 1967 una din definiţiile oficiale ale crimei organizate: activitatea în comun a unor grupări criminale ce întrunesc mii de membri şi a unor organizaţii legale, în cadrul cărora acţionează legi mult mai dure decât cele adoptate de guvern, scopul acţiunilor ilegale ale acestora fiind exercitarea controlului asupra unor domenii întregi ale economiei întru obţinerea de venituri imense[19]. Specialiştii însă au remarcat unele deficienţe ale definiţiei date, supunând-o criticii, în ultima instanţă nefiind de acord cu ea.

În această ordine de idei considerăm că, în general, definiţiile anterioare ale fenomenului de

---

17 Vezi: В. С. Разинкин. *Организованная преступность*. Криминология. М., Изд. Группа Инфра, 1997. p. 569.

18 Ibidem, p. 599.

19 Vezi: А. Бастрикин. *Борьба с организованной преступностью в США*. Правоведение, 1992, nr. 3, p. 74.

crimă organizată nu reflectă un şir de aspecte deosebit de importante ce au loc în comunităţile infracţionale în ultimii ani.

În primul rând, dacă mai înainte crima organizată avea drept scop suprem doar obţinerea unor profituri imense, în prezent ea tinde şi spre acapararea puterii politice, aceasta fiind o particularitate caracteristică şi pentru ţările din spaţiul CSI[20]. În opinia unor criminologi, statele membre ale CSI reprezintă formaţiuni semicriminale[21] sau dominate în întregime de lumea interlopă[22].

Crima organizată şi cea neorganizată au atins proporţii atât de mari, încât, consideră experţii, constituie o ameninţare pentru înseşi bazele societăţii şi statului[23]. Organizaţiile criminale nu numai că devin tot mai puternice şi mai diversificate, dar şi capătă tot mai evident forme sistematice de interacţiune în scopul dezvoltării activităţii ilicite îndreptate spre sporirea veniturilor pieţii negre şi lărgirea posibilităţilor de infiltrare în businessul legal[24].

O trăsătură caracteristică a situaţiei legate de combaterea crimei organizate o constituie faptul că cercetările teoretice, necesare pentru perfecţionarea legislaţiei, în multe state sunt combinate cu măsuri de ordin practic.

Este absolut firesc că ministerele de forţă şi serviciile speciale ale ţărilor membre ale CSI îşi consolidează eforturile în lupta cu criminalitatea în general şi cu cea

---

20 În ediţiile periodice ale statelor CSI s-a atras de mult atenţia asupra faptului că are loc joncţiunea structurilor politice cu lumea criminală, atunci când este vorba de reprimarea opoziţiei politice, a disidenţilor şi instaurarea unui regim autoritar. Vezi: А. Азамова. *Уголовники как политическая сила*. Московские новости, 1992, nr. 38, p. 9.

21 Vezi: В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Коррупция: Мнение работников правоохранительных органов*. Legea şi Viaţa, 1997, nr. 5 p. 14.

22 Vezi: В. Сисинев. *Тарзан в джунглях Флориды*. Труд-7, 1997, p. 16.

23 Vezi: В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Коррупция: Мнение работников правоохранительных органов*. Legea şi Viaţa, 1997, nr. 5, p. 12–13.

24 Vezi: *World Ministerial Conference on Organized Transnational Crime*. E/Conf. 88/4, 1/09/1994, p. 2.

organizată în particular[25]. De altfel, trebuie să avem în vedere că doar eforturile organelor de forţă şi ale serviciilor speciale nu sunt suficiente pentru menţinerea sub control a crimei organizate, a corupţiei şi extremismului; este necesară contribuţia unei opinii publice cât mai largi, după cum pe bună dreptate au menţionat cercetătorii problemei cu mult timp în urmă[26].

În al doilea rând, comunităţile criminale impun modul lor de existenţă întregii societăţi, dorind s-o transforme astfel într-o formaţiune interlopă[27].

În al treilea rând – lucru foarte important –, crima organizată îşi lărgeşte teritoriul şi se transformă dintr-un fenomen naţional în unul internaţional ce atentează la interesele comunităţii mondiale.

Este firesc că toate acestea trezesc neliniştea şi îngrijorarea savanţilor-jurişti din diferite ţări. Mai mult decât atât, oamenii de ştiinţă elaborează proiecte internaţionale privind contracararea criminalităţii organizate[28], având în vedere faptul că, pe de o parte, o crimă organizată poate fi orientată spre putere, spre pătrunderea în anumite medii sociale şi politice ale societăţii cu scopul destabilizării activităţii guvernului[29], iar pe de altă parte, ea presupune întotdeauna o înţelegere secretă cu puterea politică[30].

Iată deci în ce constă pericolul crimei organizate,

---

25 Vezi: Е. Подгорнов. *Спецслужб союз нерушимый*. Деловая газета, 10.09.97, p. 5.

26 Vezi: Д. Корлэтяну Языком цифр . Legea şi Viaţa, 1991, nr. 3, p. 12.

27 E. Martâncic.

28 Vezi: Ш. Бассиони. *Международно-правовые юрисдикции в борьбе с терроризмом и организованной преступностью. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества*. М., Изд. БЕК, 1995. p. 41–60; А. де Ардженте. *Итальянская каморра и мафия. Новые аспекты борьбы. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества.* М., Изд. БЕК, 1995. p. 61–68; С. Иншаков. *Зарубежная криминология*. М., Изд. Группа Инфра. М., 1997, p. 294–341; Sch. Bassioni, A. Draft. *Statute for and international Tribunal Criminal*. New York, 1987; R. Hood. *Crime and Criminal Policy in Europe*. Center for Criminological Research University of Oxford, Oxford, 1989.

29 Vezi: Ш. Бассиони. *Международно-правовые юрисдикции в борьбе с терроризмом и организованной преступностью*.

30 Vezi: А. де Ардженте. *Итальянская каморра и мафия. Новые аспекты борьбы. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества.* М., Изд. БЕК, 1995.

atât la nivel naţional, cât şi pe plan mondial. Anume de aceea statele preocupate de asigurarea unui viitor cât mai stabil au întreprins de mult măsuri hotărâte în vederea combaterii crimei organizate. Astfel, în 1970 în SUA a fost fondat Consiliul Naţional pentru Combaterea Crimei Organizate. În acelaşi an a fost adoptată o lege privind controlul asupra crimei organizate, în al cărui preambul se menţiona că activitatea crimei organizate în SUA ameninţă securitatea internă a statului şi periclitează bunăstarea naţiunii şi a cetăţenilor ei[31]. Această lege a avut menirea de a consolida bazele juridice ale unei lupte mai eficiente împotriva crimei organizate decât o permiteau normele existente[32].

Problema combaterii crimei organizate în Italia este reglementată de art. 416 şi 4161 ale Codului Penal, de alte legi naţionale. Aceste norme prevăd că atunci când trei sau mai multe persoane se unesc în scopul comiterii unei infracţiuni, acei care contribuie, creează sau organizează formaţiunea poartă răspundere penală. Participarea într-o asemenea formaţiune cade de asemenea sub incidenţa legii penale. Capii asociaţiilor criminale poartă şi ei răspundere penală. Toţi acei care creează, conduc sau organizează asociaţii criminale şi toţi membrii acestor grupări de tip mafiot sunt responsabili în faţa legii (art. 4161 al Codului Penal al Italiei). Din arsenalele normelor de drept ale acestei ţări, destinate contracarării crimei organizate, face parte Legea nr. 762 din 12 aprilie 1982 „Cu privire la măsurile excepţionale de combatere a crimei de tip mafiot”[33].

Însă nu în toate ţările din Europa Occidentală, Centrală şi de Sud-Est, precum şi din CSI, există premize juridice pentru combaterea crimei organizate şi exercitarea controlului asupra ei. În special, este cazul să

31 Vezi: В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: исторический аспект, социальная база и тенденции*. „Ştiinţa“, 1995, nr. 1, p. 11.

32 Vezi: В. Геворгян. *Организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1980; А. Никифоров. *Гангстеризм в США: сущность и эволюция*. М., Юрид. лит., 1991.

33 Vezi: Р. Минин. *Мафия против закона*. М., „ПРОГРЕСС, 1998.

elucidăm această chestiune cu referire la ţările membre ale CSI, în care crima organizată a început să ameninţe temeliile societăţii şi ale statului şi unde, cu toate acestea, nu a fost nici până astăzi adoptată o legislaţie specială. Este vorba, de exemplu, de Moldova, Ucraina, Rusia, Bielarusi şi alte state, în care legislaţia penală prevede pedepse separate pentru participarea la o grupare criminală (art. 17 al Codului Penal din Moldova, p. 4, 5, art. 35, art. 210 al Codului Penal din Rusia) şi pentru acţiunile săvârşite în interesele comunităţii criminale (p. 3, art 184, p. 3, art. 185, p. 3, art. 187 ale Codului Penal din Moldova). Codul Penal al Rusiei, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1997, nu prevede, în calitate de elemente constitutive ale acestor infracţiuni, depăşirea atribuţiilor de serviciu sau abuzul de putere, darea şi luarea de mită în interesul comunităţii criminale (art. 285, 286, 290, 291).

Putem constata astfel că într-un şir de state membre ale CSI n-a fost creată baza legislativă necesară pentru a favoriza coordonarea cât mai eficientă a acţiunilor organelor de drept în combaterea crimei organizate, aceasta fiind o patologie socială ce ameninţă bazele statului şi societăţii. Nu este definitiv formulată baza legislativă care să stipuleze clar în ce constă esenţa crimei organizate şi modul ei de organizare.

Trebuie, de asemenea, luat în consideraţie faptul că nivelul nesatisfăcător al aplicării legilor existente, al măsurilor de urmărire şi executare a sentinţelor pronunţate împotriva hoţilor de mijloace de transport auto transformă această infracţiune într-o industrie ce se dezvoltă cu paşi rapizi, creând făptaşilor riscuri minime[34].

S-au stabilit câteva criterii de determinare a esenţei crimei organizate. Să le trecem în revistă în cele ce urmează.

În primul rând, sub aspect criminologic, fenomenul reprezintă forma cea mai reacţionară şi deosebit de periculoasă a infracţionalităţii, ce are o influenţă

34 Vezi: *Problems and dangers posed by organized transnational crime in the various regions of the world*. UN EASC E/CONF. 88/2, p. 21.

distrugătoare asupra societăţii şi statului. Mai mult, acest tip de infracţionalitate ameninţă fundamentul societăţii civile şi al celei mai importante instituţii a acesteia – statul democratic.

Pe de altă parte, crima organizată nu este altceva decât patologie socială, expresie ce reflectă în mod adecvat esenţa ei. În virtutea acestui fapt, ea destabilizează viaţa spirituală, juridică, politică şi socială a ţării, constituind un obstacol în calea realizării reformelor democratice. Drept urmare, vom dezvălui esenţa crimei organizate sub două aspecte. Primul tratează fenomenul ca pe o parte componentă a criminalităţii într-un stat anumit ce se manifestă prin acţiunile unor organizaţii, asociaţii, sindicate ale lumii interlope ce numără mii de persoane şi funcţionează după modelul instituţiilor sociale legale. Al doilea aspect reflectă esenţa crimei organizate ca patologie socială deosebită ce deformează vitalitatea societăţii şi instituţiilor statului, distrugând idealurile morale şi juridice, valorile ce constituie fundamentul existenţei acestora.

Ştiinţa criminologică cunoaşte şi alte opinii privind esenţa crimei organizate. Potrivit acestora, ea se manifestă prin intermediul unui sistem de indicii caracteristice la o etapă sau alta a existenţei sale. Unii autori susţin că acest sistem cuprinde peste 30 de indicii[35].

Să enumerăm doar câteva dintre ele:

— Existenţa unor structuri organizatorice şi de conducere bine conturate a unei ierarhii;

— Existenţa în cadrul grupării criminale a unei „verigi superioare”, reprezentanţii căreia exercită funcţii de conducere;

— Caracterul permanent şi planificat al acţiunilor ilicite, existenţa unor scopuri comune;

— Existenţa unor fonduri financiare comune;

— Monopolizarea şi tendinţa de lărgire a sferei

35 Vezi: А. Волобуев, Е. Галкин. *Организованная преступность и её сущность*. Сов. юстиция, 1989, nr. 21 p. 9.

acţiunilor criminale şi altor activităţi asociale;

— Folosirea unor căi legale de „spălare” a capitalurilor obţinute pe căi criminale[36];

— Mituirea persoanelor „necesare” şi susţinerea materială a membrilor formaţiunii criminale etc[37].

Alţi specialişti în drept de asemenea analizează esenţa crimei organizate cu ajutorul unui sistem de criterii, dar mai limitate. Astfel, M. Gheorghiţă consideră că la etapa actuală crima organizată se caracterizează prin următoarele trăsături:

— Stabilitatea legăturilor ilicite şi buna organizare a formaţiunilor criminale;

— Componenţa numerică suficientă şi stricta ierarhizare;

— Un grad înalt de conspiraţie şi o largă anvergură teritorială;

— Existenţa unei baze financiare solide pentru rezolvarea aşa-numitelor „probleme sociale”;

— Disciplina strictă şi subordonarea ierarhică necondiţionată a membrilor;

— Existenţa unui sistem intern de stimulare şi de pedepsire drastică (până la exterminare fizică) a celor ce nu se supun grupului;

— Larga protecţie a formaţiunilor criminale din partea unor funcţionari corupţi[38].

Acest mod de interpretare conţine un şir de neajunsuri. Esenţa teoretică a crimei organizate este identificată cu elementele sale calitative şi cantitative, şi anume:

---

36 Trebuie să menţionăm în legătură cu aceasta că Convenţia Europeană privind spălarea, sechestrarea şi confiscarea banilor, adoptată în noiembrie 1990, interzice „spălarea“ mijloacelor băneşti obţinute în mod criminal. Dar multe state, în special statele CSI, nu îndeplinesc prevederile acestei Convenţii.

37 Vezi: А. Волобуев, Е. Галкин. *Организованная преступность и её сущность*. Сов. юстиция, 1989, nr. 21 p. 9.

38 Vezi: М. Георгицэ. *Понятие и признаки организованной преступности*. Legea şi Viaţa, 1997, nr. 5, p. 19.

— Existenţa unor structuri organizaţionale şi de dirijare;

— Lărgirea arealului de influenţă a activităţii criminale;

— Stabilitatea legăturilor criminale;

— Componenţa numerică suficientă etc.

De altfel, cel din urmă criteriu constituie o dimensiune nedefinită, întrucât nu sunt cunoscute căile prin care structurile criminale îşi asigură componenţa numerică suficientă. În opinia noastră, acest element este mai curând de ordin subiectiv, dacă luăm în consideraţie faptul că ţine mai mult poate nu atât de voinţa vârfurilor comunităţilor criminale, cât de voinţa personală a celor ce vor să devină membri ai grupărilor respective, în ciuda cerinţelor ce li se înaintează, cum sunt, de exemplu, obligaţia de a comite în permanenţă infracţiuni, acceptarea unor sancţiuni dure pentru încălcările regulilor de conduită etc. Cu atât mai mult, cu cât fiecare membru al comunităţii criminale nu poate să nu conştientizeze faptul că poartă o răspundere dublă – una în cadrul comunităţii criminale, alta în faţa legilor statului. Nu oricine acceptă asemenea condiţii, de aceea rezervele umane ale comunităţilor criminale nu sunt atât de impunătoare precum se crede de multe ori. Şi totuşi, crima organizată ar putea să se dezvolte şi să-şi consolideze poziţiile, avându-se în vedere criza pe care o tranzitează ţările Europei de Est, în special cele membre ale CSI: economie distrusă, decalaj tot mai pronunţat între săraci şi bogaţi, şomaj, mai cu seamă în rândul femeilor şi tineretului ş.a.m.d. În asemenea condiţii sociale mulţi nu rezistă tentaţiei de a o apuca pe căi greşite.

Opiniile examinate nu sunt întru totul perfecte nici din punctul de vedere al criteriilor, conform cărora este stabilită esenţa crimei organizate ca fenomen social. În unele cazuri există zeci de indicii calitative şi numerice, în altele acestea sunt mult mai puţine. Apare imediat întrebarea: de ce e aşa, unde e adevărul? Este evident că

multitudinea de criterii de analiză a crimei organizate este cauzată de faptul că în ştiinţa criminologică nu au fost încă elaborate principii clare de studiere a unui fenomen atât de complicat.

Din acest unghi de vedere trebuie abordată şi problema tipurilor de crimă organizată şi a tendinţelor ei de evoluţie, întrucât multe aspecte rămân necunoscute la ora actuală sau sunt cunoscute parţial, cu atât mai mult, cu cât criteriile menţionate mai sus sunt insuficient studiate şi fundamentate teoretic. În legătură cu aceasta trebuie să ţinem cont şi de faptul că în esenţă clasificarea şi caracterizarea grupărilor criminale se pot face prin prisma sensului etimologic al categoriei de „comunitate socială”[39]. Parametrii conceptuali şi structurali de bază ai acestora coincid întocmai. Şi unele, şi altele se constituie şi se consolidează după principiul „profesional”, pe bază de interese şi de direcţii de activitate. În cazul nostru, comunităţile criminale „se specializează” în furturi de apartamente, racket, trafic de droguri, prostituţie, furturi şi răpiri de maşini etc.

În ultimii ani în activitatea comunităţilor criminale se conturează în mod deosebit tendinţa tot mai clară de „specializare”, care se manifestă prin formarea şi evidenţierea grupărilor cu o anumită direcţie de activitate cu specific foarte îngust şi o bază economică autonomă. Cu alte cuvinte, este vorba de comunităţi criminale specializate care se pot uni cu alte organizaţii.

Anume din această categorie fac parte grupările specializate în furturile şi răpirile de mijloace de transport, care comit infracţiunile cu două scopuri: fie pentru a intra în posesia mijloacelor de transport în vederea vânzării lor ulterioare şi obţinerii unor supraprofituri, fie pentru trecerea mijloacelor de transport în proprietate personală şi folosirea lor curentă. Cel de-al doilea scop poartă un caracter secundar, primul fiind preponderent, întrucât este

39 Vezi: В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: уровни, классификация преступных групп и цели их деятельности*. Revista de filosofie şi drept, 1994, nr. 4, p. 40–41.

legat de profituri imense. Este vorba în acest caz de o afacere criminală bazată, repetăm, pe furturile mijloacelor de transport în vederea vânzării lor ulterioare. Aici se conturează câteva tipuri de activităţi criminale ce au drept scop final obţinerea de supraprofituri. De exemplu, unii membri ai grupării organizează furtul mijloacelor de transport, alţii asigură transportarea acestora în ţările vecine, cea de-a treia categorie ocupându-se de vânzarea mijloacelor de transport furate. După cum vă daţi seama, în cadrul comunităţilor criminale există o repartizare clară a funcţiilor. Cât despre comunitatea propriu-zisă ce practică furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto, ea are aceleaşi trăsături ca şi comunităţile de orice altă formă a crimei organizate. Le vom enumera în continuare pe cele mai importante dintre ele:

— Gradul înalt de organizare ce asigură existenţa unei ierarhii în cadrul comunităţii criminale;

— Stabilitatea şi legăturile trainice din interiorul comunităţii;

— Existenţa unor lideri şi a unei elite între membrii grupării;

— Existenţa unei baze tehnice, materiale şi financiare a organizaţiei;

— Dirijarea activităţii comunităţii şi coordonarea acesteia cu alte structuri criminale;

— Gradul redus de cultură al participanţilor la acţiuni ilicite;

— Multitudinea acţiunilor criminale;

— Existenţa unei specializări în efectuarea activităţilor criminale;

— Existenţa unor structuri ce asigură legăturile externe ale comunităţii criminale[40].

Trebuie să mai avem aici în vedere faptul că, după criteriul teritorial, grupările criminale specializate în furturile de mijloace de transport pot fi clasificate în două categorii: *naţionale* şi *transnaţionale*.

40 Ibidem, p. 42.

Primele comit infracţiuni în limitele unui stat separat (de exemplu, Germania, Franţa, Italia, Rusia, Moldova, Ucraina etc.) sau în limitele unei zone a statului respectiv, împărţind între ele sferele de influenţă şi stabilind controlul asupra unor anumite teritorii.

Activitatea criminală a celuilalt tip de grupări criminale iese din cadrul unui stat, cuprinzând mai multe ţări, adică poartă un caracter transnaţional, internaţional. Aceste organizaţii criminale sunt mult mai periculoase, amploarea afacerilor criminale cu mijloace de transport fiind mult mai mare, respectiv şi veniturile fiind imense. Iată de ce unii criminologi afirmă, pe bună dreptate, că, într-un anumit sens, crima organizată intră în concurenţă cu structurile statului, creează obstacole în calea promovării unei politici de stat adecvate, demolează valorile morale, propagă lipsa de răspundere în faţa legii, neagă existenţa echităţii şi a justiţiei şi discreditează sistemul politic al societăţii[41]. Problema se complică şi prin faptul că mulţi politicieni se orientează doar spre aspectul naţional al crimei organizate şi nu se grăbesc să-l recunoască şi pe cel transnaţional[42]. Practic, conglomeratele infracţionale globale supravieţuiesc şi prosperă numai datorită faptului că eforturile unilaterale întreprinse de un stat pentru lichidarea criminalităţii reuşesc să anihileze doar un mic segment al lumii interlope[43]. Activitatea grupărilor criminale la nivel naţional şi regional dictează necesitatea elaborării unor strategii statale de combatere a infracţiunilor. Trebuie să menţionăm că această chestiune se discută de multă vreme pe continentul european. În 1993, bunăoară, se menţiona că problema criminalităţii transnaţionale – problemă cu caracter global – *necesită o reacţie regională specifică, care n-ar înlocui legislaţia naţională, permiţând*

41 Vezi: С. Иншаков. *Зарубежная криминология*, p. 303.

42 Vezi: Gary W. Potter. *Criminal Organizations: Vice, Racketeering and Politics in an American City.* Prospect Height, Illinois, Waveland Press, 1994.

43 Vezi: Malcolm Anderson. *Интерпол и политика международной полицейской кооперации*. Oxford, Klarendon Press, 1989, p. 26.

în schimb statelor, situate într-o anumită regiune, să-şi unească eforturile în lupta împotriva criminalităţii[44].

Evoluţia ulterioară a evenimentelor a confirmat justeţea recomandărilor făcute, în special după ce, în conformitate cu Convenţia de la Schengen din 25 martie 1995, a fost lichidat controlul de frontieră dintre Belgia, Franţa, Germania, Luxemburg, Olanda, Portugalia şi Spania, fapt care a schimbat radical condiţiile de transportare a vehiculelor furate pe uriaşul spaţiu cuprins de ţările enumerate. În legătură cu aceasta a apărut necesitatea unei masive *cooperări regionale* dintre multe state[45].

În legătură cu formele eficiente de colaborare interstatală, eminenţii criminologi P. Müller şi Sch. Bassioni consideră că astfel de exemple de interacţiune pot fi găsite în majoritatea formaţiunilor interregionale, precum sunt Consiliul Europei, care a adoptat până acum un număr mare de convenţii, sau Uniunea Europeană, care depune în ultima vreme eforturi considerabile în baza Convenţiei de la Maastrith, inclusiv cele de creare a Europolului[46].

În strategia şi mecanismul de contracarare a crimei organizate un rol deosebit revine organelor de drept, colaborării şi interacţiunii lor.

Iată cum văd experţii rezolvarea acestei probleme. Colaborarea organelor de drept trebuie să contribuie, în particular, la atingerea următoarelor obiective: identificarea persoanelor antrenate în activitatea criminală; căutarea şi arestarea lor; colectarea dovezilor necesare pentru înaintarea acuzaţiei şi pentru sentinţa judecăţii; izolarea infractorilor de societate[47].

---

44 *Haly: Mafia looks forward to Europe without frontiers*. CJ Europe Reuters, 1993, Vol.3 (january–february), p. 15.

45 Vezi: European Commision. *Information paper on the implementation of the convention applying the Schengen agreement.* (XY/A-3), 16 March 1995.

46 P. Muller. Rapord and Sch. Bassioni. *European Inter-State Cooperation in Criminal Matters*. 2 nd. Ed. 1993.

47 Ethan A. Nadelmann. *Cops Across Borders*. University Parc, Pensylvania. Pensylvania State University Press. 1993, p. 4.

În afară de aceasta, după cum se menţionează în Recomandările Consfătuirii grupului de experţi în strategia de luptă cu criminalitatea transnaţională, activitatea organelor de drept trebuie completată cu programe privind schimbul de personal la nivelul organelor de urmărire penală şi al operaţiilor de asigurare a ordinii, orientate spre anihilarea organizaţiilor criminale transnaţionale[48].

După cum vedem, profesioniştii, experţii, savanţii-jurişti, lucrătorii diverselor organisme guvernamentale şi nonguvernamentale sunt preocupaţi de problemele combaterii criminalităţii transnaţionale, propun diferite măsuri de luptă, inclusiv cu caracter ştiinţifico-organizatoric. Acestea din urmă îşi găsesc expresia în diverse programe.

Constatăm, aşadar, că în Occident se creează un puternic potenţial juridic, uman şi tehnico-material în vederea unei lupte reale şi eficiente împotriva crimei organizate. Din păcate, nu se poate spune acelaşi lucru despre ţările care au făcut parte din sistemul socialist, în special despre ţările membre ale CSI, unde se fac deocamdată paşi foarte timizi întru stăpânirea grupărilor criminale specializate în diverse infracţiuni, inclusiv în sfera transportului auto.

Fireşte, în fostele republici sovietice direcţia principală în formarea politicii şi fundamentului luptei împotriva crimei organizate trebuie s-o constituie elaborarea şi adoptarea legilor corespunzătoare. Această direcţie ar trebui să devină prioritară în politica legislativă a Republicii Moldova, ca şi a altor state membre ale CSI. De altfel, specialiştii din Vest anume astfel văd rezolvarea chestiunii în discuţie. Joseph Seriot, de exemplu, consideră că în ţările ex-sovietice conştientizarea pericolului deosebit pe care îl prezintă crima organizată dictează necesitatea modernizării legislaţiei[49].

---

48 *Economic and Social Counsil resolusion*. 1992–`93, Anex 1, subpara 15(d).

49 Joseph Seriot. *Organized crime in the former Soviet Union: only the name is new CJ International*. 1993, vol. 9, nr 4. p. 11.

Aceasta însă nu exclude faptul că, întrucât crima organizată a depăşit de mult hotarele naţionale, devenind un fenomen transnaţional bine conturat, respectiv şi combaterea ei trebuie să se facă la scară internaţională, dacă se doreşte o eficienţă maximă[50]. Este foarte important ca, în baza unui Tratat-tip cu privire la restituirea autovehiculelor furate, să se încheie convenţii bi- şi multilaterale care să prevadă mecanismul restituirii mijloacelor de transport furate sau însuşite ilegal. Un astfel de act pozitiv este, bunăoară, Declaraţia de la Moscova, adoptată în 1997[51].

Toate acestea insuflă încrederea că statele lumii vor găsi căi de cooperare, atât în ceea ce priveşte controlul asupra infracţiunilor existente, cât şi în ceea ce priveşte prevenirea pătrunderii fenomenului de crimă organizată în zonele în care mecanismul combaterii lui este redus[52].

Indiscutabil, din astfel de zone fac parte şi ţările membre ale CSI, unde mecanismele juridice şi organizatorice de combatere a crimei organizate şi a unor forme aparte ale ei, inclusiv atentatele la mijloacele de transport auto, sunt abia în stare incipientă.

În această ordine de idei, pentru Republica Moldova şi alte ţări membre ale CSI ar avea o mare importanţă ca organismele internaţionale specializate în combaterea grupărilor criminale naţionale şi transnaţionale, pe de o parte, să-şi coordoneze în permanenţă activitatea, iar pe de altă parte, să acorde ajutor metodic, tehnico-material şi de alt tip în lupta desfăşurată împotriva comunităţilor mafiote. Aceasta cu atât mai mult, cu cât în ţările membre ale CSI problema în cauză rămâne a fi foarte serioasă, numărul furturilor de autovehicule continuând să crească, în timp ce gradul de descoperire a acestora rămâne foarte

50 *World Ministerial Conference Organized Transnational Crime*. E. Conf 88/4 1.09.1994, p. 2.

51 *Moscow Declarations*. Annex 1. E/1997/30 E/CN. 15 15, 1997.21, p. 71.

52 *Official Records of the Economic and Social Council*. 1994. Supplement No. 11. E. 1994/31 Chap. 1 sect. A.

scăzut[53].

Nivelul nesatisfăcător de aplicare a legii, a măsurilor de urmărire şi de sancţionare a hoţilor de autovehicule transformă acest tip de crimă, după cum s-a menţionat şi la o conferinţă internaţională consacrată luptei cu crimele din sfera transporturilor, într-o adevărată industrie aducătoare de profituri mari cu un grad redus de risc[54].

Nu e de mirare că astfel de organizaţii criminale devin tot mai puternice şi mai diversificate, interacţiunea lor capătă un caracter tot mai sistematic, toate eforturile comune fiind orientate spre sporirea veniturilor ilicite, dar şi spre infiltrarea în businessul legal[55].

De aici se conturează şi sarcinile ce stau în faţa organelor de drept:

— Să-şi intensifice eforturile îndreptate spre contracararea acţiunilor organizaţiilor criminale de spălare a capitalurilor ilicite şi de depozitare a banilor în băncile europene şi de pe alte continente;

— Să exercite prin metode legale influenţă asupra politicii bancare privind interzicerea depozitării banilor de origine criminală, declaraţi drept resurse obţinute legal în ţările membre ale CSI şi depuse în ţările occidentale;

— Să elaboreze programe interstatale privind prevenirea businessului criminal în sfera furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport şi intensificarea controlului asupra traficului de vehicule şi a actelor însoţitoare;

— Să elaboreze cerinţe internaţionale unificate faţă de astfel de acte;

— Să creeze grupuri mobile specializate regionale şi interstatale, având funcţia descoperirii crimelor săvârşite în sfera răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport pe

53 *UN Commission on Crime Prevention and Criminal Justice. Report of the Secretary-General*. UN EASC. E/CN. 15.1997, No. 9, p. 9.

54 *Problems and dangers posed by organized transnational crime in various regions of the world*. UNEASC. E/Conf. 88.2, p. 21.

55 *World Ministerial Conference of organized transnational crime*. E. Conf. 1994, No 9. p. 2.

teritoriul diferitelor ţări.

Unul dintre principiile de bază ale colaborării internaţionale în combaterea criminalităţii transnaţionale rămâne a fi respectarea drepturilor omului şi protecţia libertăţii persoanei. De aici şi obligaţia guvernelor de a asigura protecţia drepturilor ce le au victimele asupra bunurilor lor, drept consfinţit în *Declaraţia cu privire la principiile legislative de bază ale victimelor unor crime şi abuzului de putere*, adoptată prin rezoluţia Asambleei Generale a ONU la 29 noiembrie 1985[56]. În numele atingerii acestui obiectiv, organele de ordine sunt chemate să acţioneze operativ şi cu perseverenţă întru descoperirea şi tragerea la răspundere a celor care săvârşesc crime în sfera transporturilor.

Comunităţile criminale specializate în furturi şi răpiri de mijloace de transport au posibilitatea să-şi coordoneze activitatea antisocială atât în plan naţional, cât şi internaţional. Practica arată că în Europa, America, Asia activează comunităţi criminale transnaţionale foarte puternice[57], fapt ce exercită o influenţă hotărâtoare asupra tendinţelor evolutive ale crimei organizate în sfera furturilor şi răpirilor de mijloace de transport. Este vorba de creşterea numerică a comunităţilor criminale naţionale şi internaţionale, precum şi de amploarea tot mai largă pe care o capătă – în diferite ţări şi în ansamblu pe glob – acţiunile antisociale ale grupărilor respective. Sunt două aspecte interdependente ale problemei în discuţie. Întru confirmarea celor spuse, vom aduce următoarele exemple.

În anul 1992, în 14 state europene (Belgia, Grecia, Danemarca, Spania, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Finlanda, RFG, Elveţia şi Suedia) au fost date în urmărire 1.059.610 unităţi de transport. În anul următor, 1993, în aceleaşi state, erau căutate 1.064.676 unităţi, adică cu peste 5 mii mai mult. În anii

56 *Права человека и судопроизводство*. Собрание международных документов. Варшава, 1996, стр. 229–233.

57 Vezi.: UN Commission on Crime Prevention and Criminal Justice. *Report of the Secretary-General*. E/CN. 15/1997/9, p. 7.

următori acest indice a crescut şi mai mult pe continentul european în general şi în anumite state în particular.

Astfel, în perioada examinată numărul de maşini furate a crescut în Spania cu circa 6%, în Danemarca – cu 8%, în RFG – cu 10%, în Olanda – cu 15%, iar în Luxemburg – cu circa 33%. Putem vorbi în felul acesta despre o tendinţă general-europeană de creştere a numărului furturilor de mijloace de transport.

Trebuie să menţionăm în mod special că această tendinţă de creştere a numărului de furturi ale mijloacelor de transport este specifică şi statelor membre ale CSI, inclusiv Republicii Moldova. După cum afirmă profesioniştii, la noi cele mai frecvente sunt furturile de maşini săvârşite de grupările criminale locale pe de o parte, şi de cele transnaţionale, de exemplu, iugoslave, pe de altă parte[58]. La ora actuală în Moldova, din cauza imperfecţiunii sistemului de înmatriculare şi a celui legislativ, se află la evidenţă peste 500 automobile care urmează a fi restituite proprietarilor din Germania, Italia, Polonia, Ucraina[59].

Vom remarca, totodată, că într-un şir de state europene se manifestă tendinţa pozitivă de reducere, în unele cazuri chiar substanţială, a numărului de crime în acest plan. De exemplu, în Polonia numărul răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport s-a micşorat cu peste 2%, în Suedia – cu 5 %, în Italia – cu 11%, în Elveţia – cu 11, 6%, iar în Portugalia – cu aproape 28%.

Aceste bilanţuri importante ne permit să formulăm un şir de concluzii de ordin ştiinţifico-practic. Mai întâi de toate, trebuie avut în vedere faptul că astăzi în multe ţări, inclusiv în ţările membre ale CSI, nu s-a schimbat esenţa organizaţiilor criminale şi a clanurilor mafiote, ceea ce nu se poate spune despre scopurile pe care şi le propun ele. Aceste scopuri s-au modificat substanţial, şi anume: *concomitent cu obţinerea unor profituri imense,*

58 Vezi: *Interviul şefului Direcţiei Poliţiei Criminale a Ministerului de Interne al Republicii Moldova.* Кишинёвские Новости. 1997, 12 decembrie.

59 Ibidem.

organizaţiile criminale au drept obiectiv şi acapararea puterii politice, infiltrându-şi oamenii în organele puterii de stat. Evoluţia evenimentelor dictează necesitatea elaborării unei noi strategii şi tactici de luptă cu crima organizată în general şi cu unele manifestări ale ei în particular.

Anume această particularitate a crimei organizate din statele membre ale CSI determină, probabil, răspândirea şi impunerea unei întregi societăţi a ideologiei criminale; cea mai periculoasă consecinţă a acestui fapt constă în criminalizarea mediului social, în creşterea masivă a diverselor tipuri de comportament criminal, inclusiv a celui legat de atentate la mijloacele de transport auto la nivel naţional, precum şi la nivel internaţional. Tocmai de aceea crima organizată constituie o ameninţare atât pentru interesele naţionale ale statelor suverane recent constituite, cât şi pentru interesele comunităţii mondiale.

Cu toate acestea, în diverse state ale Europei, în special în cele care au făcut parte din sistemul socialist, n-a fost creată încă o bază legislativă solidă pentru lupta cu o asemenea plagă socială cum este crima organizată şi diversele ei manifestări: banditismul, terorismul, traficul de droguri şi businessul cu mijloacele auto furate. Este important şi faptul că în doctrina statelor din Europa de Vest, Centrală, de Sud-Est şi de Est, precum şi din statele membre ale CSI nu se acordă o atenţie suficientă cercetării cazurilor de furturi şi răpiri de mijloace de transport auto, acţiuni ce fac parte din arsenalul crimei organizate.

În această ordine de idei este important – sub aspect ştiinţific şi practic – să se facă o precizare a ansamblului de criterii prin intermediul cărora poate fi determinată esenţa crimei organizate ca fenomen antisocial ce prezintă un mare pericol. Este o precizare ce se impune în legătură cu imperfecţiunea sistemului existent – el nu este optimizat şi cuprinde până la câteva zeci de criterii ce se deosebesc după importanţă şi valoare. Considerăm acest

lucru drept inadmisibil; în plus, el determină necesitatea elaborării unor noi metodici şi analize ale esenţei crimei organizate ca parte componentă a criminalităţii în stat (având şi un grad sporit de periculozitate). În afară de aceasta, este necesar să concretizăm şi să perfecţionăm noţiunile ce se referă la fenomenul crimei organizate şi la unele manifestări ale ei.

Propunându-ne această sarcină practico-ştiinţifică, am încercat să realizăm o nouă scară de evaluare a însăşi noţiunii de crimă organizată şi să facem o diferenţiere între caracteristicile ei calitative şi cantitative.

În primul rând, în vederea optimizării sistemului de criterii privind determinarea esenţei criminalităţii, precum şi a manifestărilor acesteia, propunem nouă indicii de evaluare.

În al doilea rând, ne propunem să elucidăm particularităţile, trăsăturile caracteristice şi scopurile activităţii grupărilor criminale specializate în furturile mijloacelor de transport auto. Aceste grupări se împart în naţionale şi transnaţionale, au fiecare structura lor şi-şi coordonează activităţile ilicite cu alte comunităţi criminale pe plan naţional şi internaţional. Obiectivul lor de bază este obţinerea de profituri materiale maxime în urma furturilor mijloacelor de transport şi comercializării lor ulterioare. Practica ne demonstrează că în Europa, Asia şi America acţionează puternice grupări criminale transnaţionale, specializate în acest domeniu.

În al treilea rând, analiza sondajelor sociologice şi a datelor statistice din diverse state ne permite să evidenţiem două tendinţe interdependente de creştere a numărului infracţiunilor la nivel naţional şi transnaţional şi de extindere a proporţiilor activităţii grupărilor criminale specializate în traficul ilicit de mijloace de transport, iar de aici, implicit, sporirea profiturilor în urma practicării acestui tip de „business”.

În al patrulea rând, la sporirea tendinţelor menţionate contribuie într-o măsură considerabilă imperfecţiunea legislaţiei naţionale şi lipsa unor norme

juridice cu caracter internaţional privind lupta cu acest tip de crimă organizată, precum şi lipsa unor mecanisme juridice de recuperare a automobilelor de către proprietarii legitimi sau de compensare a prejudiciului adus în urma infracţiunii. Un factor negativ îl constituie şi lipsa unor programe naţionale de profilaxie a acestui tip de crimă organizată.

În al cincilea rând, după cum vom arăta în studiul nostru, este foarte săracă baza tehnică de contracarare a furturilor şi răpirilor de mijloace de transport, lipseşte coordonarea permanentă a măsurilor de profilaxie între diverse state.

§2. Furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto ca parte componentă a crimei organizate

Importanţa combaterii atentatelor criminale la mijloacele de transport în cadrul luptei generale cu criminalitatea a crescut şi a căpătat o stringenţă socială spre sfârşitul anilor ’80. Depăşirea situaţiei nefavorabile ce se crease a necesitat concentrarea eforturilor teoreticienilor şi practicienilor la nivel internaţional. În legătură cu aceasta, sub conducerea unui grup de lucru format din reprezentanţi ai Ministerului Justiţiei al Olandei, Centrului Interregional de Cercetări al ONU pentru Problemele Criminalităţii (UNICRI) şi Ministerului de Interne al Marii Britanii, s-a efectuat o analiză internaţională a problemelor criminalităţii. Această analiză reprezintă un studiu comparativ ce cuprinde peste 50 de ţări, inclusiv 17 în curs de dezvoltare şi 16 aflate în perioada de tranziţie. După reprezentativitatea sa şi amploarea geografică, acest studiu este considerat unul dintre cele mai serioase proiecte criminologice internaţionale. Începând cu anul 1980, s-au parcurs trei etape în cadrul acestui studiu, cu participarea a 53 de ţări (vezi tabelul nr. 1)

Tabelul nr. 1

Europa de Vest	**Lumea Nouă**	**Ţările Europe**	**America Latină**	**Asia**	**Africa**

		i Centrale şi de Vest			
Austria	Australia	Albania	Argentina	Japonia	Botswana
Belgia	Canada	Croaţia	Bolivia	China	Egipt
Anglia şi Ţara Galilor	Noua Zeeland ă	Cehia	Brazilia	India	Republica Sud-Africană
Finlanda	SUA	Estonia	Costa-Rica	Indonezia	Tanzania
Franţa		Iugoslavia	Paragwai	Noua Guinee	Tunis
Germania		Macedonia			Uganda
Italia		Georgia	Insulele Filipine	Zimbabwe	
Malta		Ungaria		Kîrgîzstan	
Ţările de Jos		Letonia		Mongolia	
Irlanda		Polonia			
Norvegia		România			
Scoţia		Rusia			

Spania		Slovacia			
Suedia		Slovenia			
Elveţia					

Din 1997 această cercetare se efectuează în Bielarusi, Bulgaria, Lituania, Slovacia şi Ucraina[60].

Chiar dacă au existat unele limite, cercetarea constituie o alternativă a evidenţei statistice comparative a crimelor înregistrate de către organele de poliţie. Ea reflectă deosebirile dintre procedeele aplicate de poliţie la perfectarea actelor şi la înregistrarea crimelor comise şi oferă tabloul cantitativ al infracţiunilor reclamate de cetăţeni.

Informaţiile referitoare la nivelul de dezvoltare social-economică şi la profilul criminologic îmbogăţesc baza empirică ce s-a creat pe parcursul cercetării. Datele cuprinse în sondaj pot servi drept completare a informaţiilor obţinute în cadrul cercetărilor ONU privind tendinţele de evoluţie a criminalităţii. În ansamblu, se preconizează confruntarea datelor din această investigaţie cu rezultatele Raportului privind Dezvoltarea Omenirii, pregătit în cadrul Programului ONU pentru Dezvoltare. În afară de aceasta, datele din Raport vor fi folosite la elaborarea Ghidului European privind Criminalitatea şi Statistica Penală, lucrare în curs de apariţie la Editura Consiliului Europei.

Chiar dacă unele state – fie dezvoltate, fie în curs de dezvoltare – participă la acest proiect pe bază de autofinanţare, cheltuielile necesare sunt suportate de Olanda, Marea Britanie, Italia, Canada, Finlanda, UNDP şi UNICRI. La realizarea proiectului au contribuit institutele regionale – filiale ale ONU, inclusiv Institutul European pentru Problemele Criminalităţii şi institutele Latino-American şi African pentru profilaxia criminalităţii.

60 *Перспективы исследований межрегионального научно-исследовательского института ООН по вопросам преступности и правосудия*. Сборник. 1991–1996.

Unor cetăţeni ce au depăşit vârsta de 16 ani, aleşi în mod arbitrar, li se propune o anchetă ce cuprinde întrebări privind crimele din ultimii 5 ani, ale căror victime au fost ei personal sau cineva dintre persoanele apropiate. Se folosesc două metode de chestionare: prin telefon conectat la calculator (în ţările industrializate) şi prin telefon obişnuit (în celelalte ţări).

Ancheta cuprinde întrebări referitoare la comiterea unor furturi, spargeri, jafuri, atacuri, înşelări ale cumpărătorilor, acte de corupţie.

Femeilor li se mai pun întrebări legate de hărţuirea sexuală. Ancheta conţine de asemenea întrebări prin care se solicită opinia respondentului despre informarea poliţiei de către cetăţeni, despre măsurile de contracarare a criminalităţii şi atitudinea faţă de pedepse.

Un compartiment aparte al anchetei este rezervat crimelor legate de mijloacele de transport, inclusiv răpirilor de automobile, furturilor de automobile sau furturilor unor parţi de automobil, vandalismului şi răpirilor de motociclete.

Compartimentul privind infracţiunile legate de mijloacele de transport include evidenţa automobilelor ce aparţin persoanei chestionate. În plus, proprietarilor li s-a pus întrebarea dacă le-a fost răpit automobilul (inclusiv camioanele şi remorcile). Ancheta lua în consideraţie de asemenea automobilele răpite în scopul distracţiei (vezi tabelul nr. 2)

Tabelul nr. 2 prezintă datele comparative ale chestionării cetăţenilor şi proprietarilor mijloacelor de transport privind răpirile de automobile în diverse state ale lumii în anii 1992 şi 1996.

Nivelurile criminalităţii, privite prin prisma răpirilor de automobile, pot fi examinate sub două forme: ca indicatori raportaţi la numărul total al celor anchetaţi şi ca indicatori raportaţi la proprietarii de automobile. Cea dintâi se foloseşte de cele mai dese ori pentru compararea tendinţelor şi nivelului criminalităţii la scara întregii populaţii, iar cea de-a doua reprezintă o informaţie mai

detaliată despre pericolul real existent pentru un grup aparte, respectiv, pentru proprietarii de automobile.

Tabelul nr. 2

	Lumea Nouă		**Europa de Vest**		**Europa Centrală**	
	Numărul persoanelor chestionate (min)	Deţinătorii de automobile	Numărul persoanelor chestionate (min)	Deţinătorii de automobile	Numărul persoanelor chestionate (min)	eţinătorii autor bile
1992	2,4	2,6	1,7	2,0	1,0	2
1996	1,7	1,9	1,2	1,4	1,6	9
Diferenţa 1992 – 1996	— 0, 7	— 0, 7	— 0, 5	— 0, 6	+ 0, 6	0, 7

Trebuie să menţionăm că numărul de automobile particulare raportat la numărul de locuitori diferă de la ţară la ţară. Aproape un sfert din cei chestionaţi în Asia în 1996 au declarat că au în proprietate un mijloc de transport sau mai multe (faţă de 23% în 1992), în timp ce în alte ţări în curs de dezvoltare acest indice era de aproximativ 50%. Precum şi era de aşteptat, s-a constatat că automobilele au o mai largă răspândire în Europa şi în SUA, unde numărul proprietarilor mijloacelor de transport constituie 80% din populaţie, mulţi dintre aceştia fiind chiar în posesia a câtorva automobile. De exemplu, peste 60% din americanii chestionaţi şi peste 30% din cetăţenii Europei de Vest au declarat că sunt proprietari a cel puţin două automobile, în timp ce în America Latină acest indice este de 18%, în Africa – de 17%, în ţările Europei Centrale şi de Est – de 10%, iar în Asia de numai 5%.

În ţările Europei de Vest şi ale Lumii Noi termenul de exploatare a mijloacelor de transport este mai mic, iar

calitatea acestora este mai bună decât în ţările Europei Centrale şi de Est. În sfârşit, în ţările dezvoltate o parte mai mare a mijloacelor de transport este dotată cu sisteme antifurt, cu blocaje speciale, alarme, dispozitive de control al consumului de carburanţi, precum şi cu sisteme de identificare a automobilului.

Indicii relativ înalţi ai răpirilor mijloacelor de transport auto în ţările Lumii Noi poate fi explicat prin numărul mare de proprietari (două sau mai multe automobile). În acest caz indicii criminalităţii legate de mijloacele de transport corespund cifrelor ce caracterizează numărul de autovehicule într-o ţară anume. Numărul mare al maşinilor condiţionează şi un număr mare de cazuri de răpiri, chiar dacă s-ar părea că nivelul de comercializare a automobilelor furate creşte atunci când există puţine unităţi de locomoţie. Gradul cel mai înalt al riscului de răpire a automobilelor se înregistrează în Africa, ea fiind urmată de America Latină şi Europa Centrală şi de Est. Dar în ţările din Europa Centrală şi de Est şi în ţările în curs de dezvoltare riscul răpirilor este de două ori mai înalt decât cel aşteptat, dacă pornim de la indicii numerici (excepţie fac ţările din America Latină). Indicii riscurilor pentru proprietarii din Asia la cele două etape ale cercetării au fost relativ scăzuţi (2, 9% şi, respectiv 1, 4%), dar nu mai mari decât indicii minimi (0, 8% şi, respectiv, 0, 4%).

Nivelul relativ mic al răpirilor mijloacelor de transport pentru populaţia ţărilor din Europa Centrală şi de Est în linii mari poate fi considerat ca o consecinţă a posibilităţilor limitate de răpire. Din momentul deschiderii hotarelor cu Europa de Est şi al lichidarii frontierelor dintre Belgia, Franţa, Germania, Luxemburg, Olanda, Portugalia şi Spania (eveniment produs la 26 martie 1995) [61] cererea din Est a mijloacelor de transport furate a constituit motivul majorării numărului de răpiri în Vest. Conform unor rapoarte ale poliţiei, tot mai multe

61 Vezi: European Commision. *Information paper on the implementation of the convention applying the Schengen agreement.* (XY/A-3), 16 March 1995.

automobile răpite în Europa de Vest sunt exportate spre Est. Trebuie menţionat şi faptul că Europa Centrală şi de Est constituie unica regiune unde indicii răpirilor înregistrate în cadrul cercetărilor au crescut în perioada 1992–1996.

§3. Caracteristicile statistice, dinamica răpirilor mijloacelor de transport auto în diferite ţări

Problemele luptei cu răpirile şi furturile mijloacelor de transport în diverse ţări sunt direct legate de numărul automobilelor şi de dinamica creşterii lui. Majorarea anuală a numărului mijloacelor de transport în diverse ţări constituie de la 3% la 15%. În baza studierii şi sistematizării diverselor surse specializate, datele privind numărul de maşini existente în ţările Europei în anul 1996 sunt expuse în tabelul nr. 3.

Tabela nr. 3

1. Albania	48 900	21. Lituania	44 3.000
2. Armenia	35 2163	22. Letonia	69 1665
3. Austria	36 52652	23. Luxemburg	22 3351
4. Bielarusia	83 8.000	24. Macedonia	30 5435
5. Belgia	44 99413	25. Moldova	45 0610
6. Bulgaria	14 84724	26. Olanda	64 08.000
7. Croaţia	68 9723	27. Norvegia	19 81990
8. Cipru	29 6257	28. Polonia	81 32399
9. Cehia	38 41445	29. Portugalia	27 18083
10. Danemarca	19 35772	30. România	21 35546
11. Estonia	38 9059	31. Slovenia	66 7534

12. Finlanda	21 34297	32. Spania	15 799061
13. Franţa	29 275.000	33. Scoţia	38 82054
14. Germania	39 603127	34. Elveţia	34 24120
15. Anglia	24 335.000	35. Georgia	58 4.000
16. Grecia	27 90041	36. Turkmenistan	75 1281
17. Ungaria	23 10400	37. Turcia	41 85572
18. Islanda	13 1839	38. Ucraina	10 860.000
19. Irlanda	10 32727	39. Iugoslavia	35 70986
20. Italia	30 721.000	40. Uzbekistan	13 28056

În 1993 din 2 min. de mijloace de transport auto răpite în Europa au fost recuperate doar o jumătate, ceea ce înseamnă că a doua jumătate a fost transportată spre terţe ţări. Situaţia privind furturile mijloacelor de transport s-a schimbat simţitor în 1989, odată cu deschiderea hotarelor estice şi formarea unei pieţe noi pentru comercializarea automobilelor acaparate pe cale criminală.

Creşterea numărului de atentate la mijloacele de transport nu a fost remarcată în toate ţările. Dacă în 1992 o majorare substanţială a numărului furturilor de unităţi auto a fost înregistrată în Polonia (aproximativ 66% în comparaţie cu anul precedent), în RFG (50%), Luxemburg (42%), Belgia (25%), în 1993 ritmurile creşterii criminalităţii în această sferă în multe state europene s-au diminuat simţitor. Cel mai înalt nivel de creştere a numărului de furturi este remarcat în Luxemburg (cu aproximativ 33% în comparaţie cu anul 1992), Olanda (cu 15%), RFG (cu 10%), Spania (cu 6%). A crescut uşor

numărul de mijloace de transport date în urmărire în Belgia (cu aproximativ 4, 1%), Norvegia (1, 5%), Franţa (0, 8%). În regiunile vestice ale CSI situaţia rămânea serioasă şi numărul răpirilor mijloacelor de transport, precum şi al cazurilor de însuşiri nelegitime ale lor a continuat să crească, în timp ce gradul de descoperire a infracţiunilor rămânea destul de modest[62].

Germania. Dinamica creşterii numărului de furturi de automobile în Germania este următoarea: în 1980 au fost răpite 50 mii mijloace de transport auto (recuperate – 17 mii), în 1993 – 144 mii (recuperate – 58 mii).

În opinia poliţiei germane, numărul maxim de crime pe acest făgaş a fost înregistrat în 1993, iar datele privind prima jumătate a anului 1994 ne arată un început al stabilizării situaţiei şi al reducerii numărului de răpiri (650 mii, dintre care 28.400 de recuperări). În această ţară s-a observat predilecţia hoţilor pentru maşinile noi (produse în ultimii 3–4 ani) şi autoturisme scumpe, cum ar fi *Porsche, Mercedes* şi *BMW*. Automobilele răpite sunt scoase din Germania în decursul a câteva ore, pe cale maritimă sau aeriană. În ultimul timp se înregistrează o creştere substanţială a furturilor mijloacelor de transport închiriate. Aceste automobile sunt „exportate” prin intermediul unor curieri speciali. Multe automobile dispar în urma înţelegerii criminalilor cu proprietarii, care înscenează furtul în scopul obţinerii despăgubirilor de asigurare.

Polonia. În 1992 au fost înregistrate 61.581 cazuri de răpiri, comparativ cu 41.178 în 1998, iar în 1993 numărul acestor crime a scăzut din nou până la 48.555. În 1993, ca rezultat al colaborării dintre poliţie şi serviciul de frontieră, au fost recuperate 19.377 automobile.

Marea Britanie este singura ţară europeană în care numărul de răpiri raportat la numărul total de mijloace de transport este maxim. În Londra doar o parte neînsemnată din numărul de automobile răpite sunt recuperate de către

62 *UN Commission on Crime Prevention and Criminal Justice, Report of the Secretary-General.*UN EASC E / CN 15/1997/9, p. 9.

proprietari. Întrucât acestea au volanul pe dreapta, transportarea lor se face, de obicei, în Japonia.

În 1994 în Marea Britanie au fost operate peste 650 mii de răpiri, fiind remarcată tendinţa de reducere a numărului infracţiunilor de acest gen (în 1995 ea a constituit 9%, cea mai mare scădere înregistrată în Anglia şi Ţara Galilor).

Republica Moldova. În 1993 au fost înregistrate 1432 furturi şi răpiri ale mijloacelor de transport. Nivelul de descoperire a constituit 30, 2%. În 1997 s-au semnalat 1260 furturi, raportul de identificare a criminalilor rămânând neschimbat.

Rusia. Începând cu 1988 numărul furturilor şi răpirilor de mijloace de transport a crescut extrem de rapid şi a atins în 1992 punctul maxim – 189, 9 mii, iar nivelul de descoperire a constituit 34, 7% (în 1989 – 41, 8%). Complexul de măsuri adoptat în anii 1992–1996, orientat spre eficientizarea activităţii de urmărire şi anchetare a contribuit la îmbunătăţirea situaţiei. În 1993 numărul furturilor şi răpirilor s-a redus cu 16%, iar în 1994 – cu 20%. În 1994 s-a observat o uşoară creştere a nivelului de descoperire a infracţiunilor (35%), iar în 1996 acest indicator a constituit 45%.

Slovacia a devenit o ţară de tranzit de autovehicule răpite spre Europa de Vest. Aici e în permanentă creştere numărul răpirilor (9600 automobile în 1993), majoritatea dintre ele (mărci de lux) fiind transportate spre Ucraina şi mai departe.

Într-un şir de state numărul furturilor de autoturisme a scăzut simţitor: în Portugalia cu 27, 5%, în Elveţia cu 11, 6%, în Finlanda cu 3, 5%, în Polonia cu 2, 2%

În ultimii doi ani se observă o reducere a numărului de răpiri de autovehicule şi în RFG. Cifrele exacte privind numărul de automobile anunţate în urmărire în unele ţări europene sunt expuse în tabelul nr. 4.

Despre proporţiile atentatelor criminale ne vorbeşte raportul dintre numărul mijloacelor de transport date în urmărire şi numărul total al mijloacelor de transport

înmatriculate. Astfel, la fiecare mie de autovehicule aflate la evidenţă în 1993 au fost răpite: 22 automobile în Marea Britanie, 17 în Danemarca, 14 în Irlanda, 11 în Elveţia, câte 8 în Norvegia şi Slovacia, 7 în Belgia, câte 5 în Finlanda şi Polonia, câte 4 în Spania şi Croaţia, 3 în Elveţia.

Tabelul nr. 4

Ţara	**Automobile anunţate în urmărire**			
	1992	**% faţă de 1991**	**1993**	**% faţă de 1992**
Belgia	31313	124, 8	32622	104, 1
Grecia	4528	81	4688	103, 5
Danemarca	31989	106, 7	34485	107, 8
Spania	71598	97, 7	75769	105, 8
Italia	324384	88, 3	288722	89
Luxemburg	929	141, 8	1234	132, 8
Irlanda	29104	111, 1	33416	114, 8
Norvegia	16526		16780	101, 5
Polonia	49651	166, 1	48555	97, 8
Portugalia	9194		6667	72, 5
Finlanda	10337		9989	96, 6
Franţa	312009	107, 1	314625	100, 8
Ger	13	15	14	10

mania	1329	0	4057	9, 7
Elveţia	12 161	10 4, 3	10 750	88, 4
Scoţia	44 548	92 , 9	42 317	95

Cea mai bună situaţie în ceea ce priveşte recuperarea mijloacelor de transport furate este în Ţările Scandinave. În 1993, cota mijloacelor de transport găsite, în raport cu numărul total al automobilelor furate, era de aproximativ 2% în Norvegia, 7% în Suedia şi 16% în Finlanda. În RFG, în 1994, concomitent cu micşorarea numărului de furturi, s-a majorat numărul automobilelor depistate în raport cu numărul total al celor date în urmărire.

O informaţie mai amplă privind raportul dintre mijloacele de transport furate şi cele descoperite, în statele europene, este prezentată în tabelul nr. 5.

Situaţia legată de intrarea ilegală în posesia mijloacelor de transport se agravează în multe state din cauza procentajului scăzut al cazurilor reuşite în combaterea acestui gen de infracţiuni. În anul 1993, bunăoară, organele de drept nu au descoperit în Bulgaria circa 84% din automobilele anunţate în căutare, în Slovacia – 81%, în Slovenia – 71%, în Croaţia – 67%, în Belgia – 58%, în Italia – 55%. În Marea Britanie, concomitent cu reducerea numărului furturilor de maşini, a scăzut şi numărul descoperirilor acestui gen de infracţiuni. Dacă acum 5 ani poliţia reuşea să descopere 65–70% din automobilele furate, în momentul de faţă acest indice nu depăşeşte cota de 55%.

Tabelul nr. 5

Ţara	**1992**		**1993**	
	Total anunţate în urmărire	**Depistate în %**	**Total anunţate în urmărire**	**Depistate în %**
Bel	138	44		57

gia	62	, 3		, 8
Bulgaria			13853	83, 8
Grecia	1708	37, 7	1543	32, 9
Danemarca			1886	5, 5
Irlanda			6400	43, 4
Spania	12670	17, 7	12913	17
Italia	184424	56, 9	158763	55
Luxemburg	547	58, 9	717	58, 1
Islanda	16736	57, 5	13583	40, 6
Norvegia	1174	7, 1	400	2, 3
Polonia	33528	67, 5	29178	60, 1
Portugalia	1726	18, 8	1455	21, 8
Turcia			3642	36, 6
Finlanda	1051	10, 2	1561	15, 6
Franţa	84792	27, 2	84650	26, 9
Germania	60946	46, 4	58956	40, 9
Croaţia			18851	66, 7
Scoţia	5534	45, 5	4518	42

Elveţia	320	7,1	302	7,1

Aceste date demonstrează că poliţia desfăşoară o largă activitate întru combaterea furturilor de autovehicule. Eficienţa acestei lupte, în opinia poliţiei din mai multe state, depinde de mai mulţi factori: consolidarea bazei legislative, elaborarea şi implementarea unor sisteme automatizate de informare-urmărire, antrenarea opiniei publice şi diverse organisme interesate, perfecţionarea sistemelor antifurt etc.

Subunităţile poliţiei au acumulat o experienţă bogată în combaterea furturilor de automobile şi descoperirea crimelor, precum şi în profilaxia acestui tip de infracţiuni. Vom sublinia de asemenea că în legătură cu proporţiile mari ale furturilor la nivel internaţional, o mare importanţă au măsurile de luptă întreprinse la nivel interstatal[63].

Capitolul II

MĂSURILE DE COMBATERE A FURTURILOR MIJLOACELOR DE TRANSPORT AUTO LA NIVEL INTERNAŢIONAL

şi. Condiţiile sociale şi economice ale creşterii criminalităţii legate de furturile mijloacelor de transport auto

Există un întreg complex de motive care determină necesitatea efectuării sistematice a unor cercetări speciale în problema furturilor mijloacelor de transport auto:

— Tendinţa generală de creştere cantitativă a delictelor în comparaţie cu numărul acestora în perioada cercetată (1992–1993);

— Sporirea prognozabilă a infracţiunilor şi pericolul ieşirii situaţiei de sub control;

— Profiturile substanţiale obţinute de mediile criminale, precum şi serioasele pagube materiale

63 *Institutul European de Preîntâmpinare a Criminalitaţii şi Combaterea ei (HEUNI). Culegere de acte*, 1996.

suportate de proprietarii legitimi ai mijloacelor de transport.

Cercetările efectuate demonstrează că printre cauzele principale ce determină săvârşirea crimelor în acest domeniu se înscriu:

— Profiturile mari obţinute de infractori;

— Riscul nesemnificativ pentru făptaşi;

— Creşterea numărului traseelor pentru traficarea automobilelor, determinată de transformările politice şi economice din ultimii ani;

— Decalajele evidente în ceea ce priveşte numărul de automobile disponibile în diverse regiuni.

Furturile de automobile ca formă specială a crimei organizate au devenit un fenomen de masă ca urmare a creşterii nivelului de motorizare.

Factorii ce favorazează răspândirea crimei organizate în sfera transportului auto ar fi următorii:

— Operativitatea şi mobilitatea în timpul săvârşirii infracţiunii;

— Rapiditatea modificării componenţei grupurilor criminale;

— Gama largă de mijloace tehnice utilizate la comiterea infracţiunilor şi atragerea unui mare număr de executori;

— Cererea mare şi numărul impunător de livrări ale autovehiculelor furate;

— Înmatricularea fără mari dificultăţi a mijloacelor de transport furate;

— Dificultăţile întâmpinate de poliţie la identificarea maşinilor furate;

— Divergenţele dintre diferitele servicii antrenate în lupta cu acest gen de infracţiuni.

Printre factorii decisivi ce contribuie la contracararea mai eficientă a furturilor de automobile menţionăm:

— Optimizarea structurilor regionale de dirijare a luptei cu criminalitatea;

— Colaborarea eficientă dintre serviciile antrenate în

lupta cu acest gen de infracţiuni;

— Circulaţia rapidă a interpelărilor privind mijloacele de transport furate;

— Lărgirea măsurilor de contracarare a răpirilor de autoturisme;

— Evidenţa fotografică a infractorilor specializaţi în răpiri;

— Activitatea de investigare în domeniul furturilor de autoturisme;

— Colaborarea internaţională şi schimbul de informaţii dintre state;

— Existenţa sistemului de marcare secretă a diverselor elemente ale autoturismelor;

— Coordonarea activităţii diverselor organe ale puterii de stat;

— Protecţia vizuală şi tehnică a mijloacelor de transport;

— Paza efectuată de cetăţeni şi de organizaţii specializate;

— Dotarea cu sisteme antifurt;

— Controlul lărgit al circulaţuiei rutiere;

— Controlul sporit al mărcilor şi modelelor de autovehicule supuse unui pericol mai mare de răpire;

— Măsurile cu caracter represiv.

Într-o mare măsură, nivelul general sporit al criminalităţii legate de furturile şi răpirile mijloacelor de transport este cauzat de deficienţele de organizare a acţiunilor întreprinse de organele de drept, a căror înlăturare nu necesită mari cheltuieli materiale şi financiare.

Până în prezent nu sunt aplicate metode eficiente de stopare a comercializării automobilelor furate, comercializare realizată pe calea întocmirii (sau simulării întocmirii) documentelor de vânzare-cumpărare prin intermediul unor structuri comerciale, utilizându-se adesea acte de strictă evidenţă furate sau pierdute. La etapa actuală aceste structuri nu efectuează, şi nici nu pot efectua – având-se în vedere posibilităţile tehnice

existente – controlul asupra mijloacelor de transport aflate în căutare. Lipseşte un regim unic de eliberare a licenţelor pentru activităţile de control asupra mijloacelor de transport, precum şi mecanismul juridic de retragere a unor astfel de licenţe. Drept consecinţă, se complică adoptarea la timp a unor decizii necesare pentru contracararea acţiunilor ilicite ale unităţilor comerciale (de multe ori acestea „pierd” diverse acte şi blanchete).

Un serios factor destabilizator îl constituie nesoluţionarea problemelor ce ţin de crearea unei bănci unice de date a Interpolului, iar în ţările membre ale CSI – a chestiunilor legate de elaborarea subsistemului „Avtopoisk”. Din lipsa mijloacelor financiare necesare şi a dotării tehnice necorespunzătoare se tărăgănează crearea bazei interstatale de date privind mijloacele de transport furate. O problemă mare o constituie şi faptul că în Rusia, unde funcţionează banca centrală de date „Avtopoisk”, nu există informaţii suficiente privind mijloacele de transport furate peste hotare – din Germania, de exemplu, unde se fură anual 130 mii autoturisme, în timp ce în Rusia se ştie doar de 400 unităţi. Drept consecinţă este foarte complicată stabilirea proprietarului legal în cazurile de înmatriculare a automobilelor pe bază de acte false sau aflate în căutare.

Orientarea grupărilor criminale spre ţările occidentale este determinată şi de lipsa unui mecanism de recuperare a mijloacelor de transport de către proprietarii legali. În statele membre ale CSI şi în Ţările Baltice marea majoritate a cumpărătorilor de automobile furate se dovedesc a fi cetăţenii oneşti. Acest factor minimalizează eforturile organelor de interne orientate spre descoperirea automobilelor străine răpite şi contribuie la extinderea businessului criminal cu caracter internaţional.

Se impune o colaborare mai strânsă între poliţie şi organele vamale şi de frontieră în vederea soluţionării problemelor privind contracararea traficului mijloacelor de transport aflate în căutare. La trecerea prin punctele de frontieră şi la efectuarea controlului vamal practic nu are

loc verificarea mijloacelor de transport pentru a se afla provenienţa acestora. Nu este asigurat controlul necesar la toate punctele de frontieră.

Descoperirea la timp a automobilelor aflate în căutare este împiedicată într-o măsură considerabilă de slaba asigurare cu bănci de date adecvate. Peste 50% din înregistrări conţin erori sau informaţii incomplete, există în continuare cazuri de transmitere cu întârziere a informaţiilor în vederea căutării sau sistării căutării automobilelor.

Posibilităţile tehnice limitate complică accesul la informaţie al grupurilor mobile de patrulare şi al membrilor subdiviziunilor zonale ale organelor de interne.

Odată cu introducerea pentru mijloacele de transport importate a taxelor vamale majorate, a devenit deosebit de dificilă problema identificării automobilelor, proprietarii cărora au evitat în mod ilicit (prin folosirea unor acte false) achitarea acestor taxe.

§2. Modul de organizare, tipurile, particularităţile şi scopul furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto

Practica ne demonstrează că marea majoritate a atentatelor la mijloacele de transport şi legalizarea automobilelor furate sunt efectuate de către grupări constante, cu un sistem bine pus la punct de repartizare a funcţiilor (răpirea, transportarea, păstrarea, pregătirea actelor, schimbarea numerelor de identificare, descompletarea, comercializarea etc.), cu legături interregionale şi chiar internaţionale. În aceste condiţii, de regulă, activitatea de colectare a dovezilor, de stabilire şi identificare a organizatorilor şi executorilor este legată de necesitatea efectuării unor acţiuni operative şi de urmărire de lungă durată, aplicându-se metode şi mijloace corespunzătoare, precum şi aparataj special, efectuându-se supravegherea tehnico-operativă, sistematizarea documentară a activităţii criminale etc. Adesea formaţiunile criminale se grupează sub o conducere unică. Lucrătorii poliţiei consideră, nu fără temei, că acest gen de

infracţiune este cel mai răspândit şi progresează. Când se reprimă activitatea unei grupări, se rupe firul de legătură cu altele, ceea ce complică descoperirea întregii comunităţi criminale.

Obiecte ale atentatelor criminale sunt mărcile de prestigiu, cu un termen scurt de exploatare şi stare tehnică bună. Autovehiculul furat este păstrat în jur de trei-patru săptămâni în locuri speciale (numite, în jargon, „decantor”). În acest răstimp se schimbă – în actele de înmatriculare – marca, anul de fabricaţie, numărul motorului şi caroseriei. Uneori în acte este introdusă menţiunea „caroserie schimbată”, „motor schimbat” şi se aplică ştampila falsă a organului de înmatriculare, fără a se mai opera alte modificări în documentul de înmatriculare. La rubrica „scos de la evidenţă” este făcută menţiunea de radiere, ca urmare a transmiterii în reţeaua de comerţ şi predării plăcilor de înmatriculare. Apoi se pregăteşte o procură pe numele proprietarului indicat în certificatul de înmatriculare, cu dreptul de vânzare a automobilului şi de încasare a banilor. Ştampila biroului notarial este reprodusă de pe procura autentică pe cea falsă prin metoda copierii „umede”. Actele fiind „în regulă”, automobilul este gata să-şi găsească cumpărătorul. Procura falsă rămâne la magazinul care perfectează actele de vânzare-cumpărare. Având la mână factura şi certificatul de înmatriculare (falsificat), noul proprietar înregistrează automobilul cumpărat. De regulă, certificatul de înmatriculare prezentat rămâne în arhivă, iar proprietarul primeşte un nou certificat. Actele false sunt anexate la dosar şi pot fi depistate numai în urma unui control minuţios.

În urma cercetărilor s-a stabilit că răpirile şi furturile mijloacelor de transport se fac în următoarele scopuri:

— „plimbării” şi distracţiilor;

— Comiterea altor infracţiuni;

— Descompletarea totală şi comercializarea ulterioară a pieselor de schimb;

— Însuşirea şi utilizarea automobilelor cu pregătirea

certificatelor false ce conferă dreptul de a conduce/intra în posesie;

— Comercializarea mijloacelor de transport furate.

S-a constatat că în majoritatea cazurilor răpirile de automobile se fac în scopul vânzării – peste 78, 8 la sută din totalul de infracţiuni de acest gen. De asemenea, în perioada cercetată numărul vehiculelor răpite în scopul comercializării ca piese de schimb a crescut proporţional cu numărul mijloacelor de transport răpite în scop de vânzare pe pieţele Europei Centrale şi de Est.

Analizele efectuate arată că, de regulă, automobilele se fură în timp de noapte (între orele 0 şi 4), din locurile amplasate în apropierea domiciliului proprietarului. Cel mai mare procent de furturi de lângă casă (peste 60%) se constată în statele Europei Centrale şi de Est, după care urmează statele Europei de Vest şi din Lumea Nouă (peste 50%). În ţările în curs de dezvoltare cea mai mare parte a furturilor se comite din locuri cu mult mai îndepărtate de domiciliul proprietarilor.

Furturile de lângă casă sunt posibile pentru că, de obicei, proprietarii au mai puţină grijă de paza automobilului: este o situaţie caracteristică pentru majoritatea statelor Europei Centrale şi de Est, unele state din Europa Occidentală şi de pe continentul american (mai ales e vorba de al doilea sau al treilea automobil al proprietarului). Pe de altă parte, în statele în curs de dezvoltare, datorită faptului că există un număr mai redus de proprietari de autoturisme, răpirile au loc nu atât în cartierele de locuit, cât în locurile unde vizibilitatea poate fi mai redusă, de exemplu, parcările din zonele centrale ale oraşelor.

Există şi varianta „la comandă”, când mijloacele de transport se fură în urma unei înţelegeri prealabile dintre răpitor şi un client a cărui maşină de aceeaşi marcă are anumite defecţiuni tehnice sau este avariată. „Comanda” solicită o marcă sau o culoare anumită. Răpirea se face în alte zone geografice, pentru a evita posibilitatea unei eventuale recunoaşteri de către proprietarul automobilului

după anumite semnalmente. Apoi, în ateliere special amenajate, se ia de la o maşină avariată (veche) panoul pentru conducta de aer cu tot cu numărul de identificare şi se sudează la automobilul furat. Această substituire se observă foarte greu cu ochiul liber, şi doar un specialist o poate face fără probleme. Tocmai de aceea, când efectuează cercetarea tehnică, lucrătorii poliţiei rutiere observă extrem de rar substituirea. Numărul motorului este de obicei radiat la maşina furată şi înlocuit cu altul. Poliţiei rutiere i se prezintă actul de procurare a motorului, cu sau fără număr (în reţeaua comercială blocul motorului se vinde fără număr). Astfel se înregistrează agregatele existente. Uneori infractorii nu schimbă panoul în întregime, ci doar fragmentul pe care este aplicat numărul. Datorită unor mijloace tehnice portabile care fac posibilă determinarea „pe teren” a lipsei de autenticitate a metalelor, există posibilitatea de a spulbera la faţa locului îndoielile apărute. Practica obişnuită de trimitere a materialelor şi mijloacelor de transport pentru efectuarea unor investigaţii criminalistice este anevoioasă şi de lungă durată. Prin urmare, de cele mai multe ori, la depistarea unor asemenea cazuri, se dispune neînceperea urmăririi penale. Decizia convine infractorilor, întrucât în actele de înmatriculare sunt introduse menţiuni privind legalitatea tuturor modificărilor. În felul acesta poliţia rutieră legalizează furtul, după care procedura înlocuirii vechiului automobil cu altul poate fi repetată fără probleme de mai multe ori.

Între 18 şi 19 aprilie 1996, la Secretariatul General al Interpolului (Lyon, Franţa), a avut loc Conferinţa a treia Regională Europeană în problema luptei cu răpirile şi circuitul ilicit al mijloacelor de transport.

La lucrările Conferinţei au luat parte reprezentanţi ai 27 de state membre ale Interpolului. Au fost prezenţi în calitate de observatori şi reprezentanţi ai Europolului, Organizaţiei Internaţionale a Circulaţiei Rutiere, Asociaţiei Europene a Companiilor de Asigurări, Institutului International pentru Combaterea şi Prevenirea

Criminalităţii, Asociaţiei Europene a Producătorilor de Mijloace Tehnice Auto[64]. Statele CSI au fost reprezentate de către delegaţiile Armeniei, Kazahstanului, Moldovei şi Ucrainei[65].

Problema descoperirii infracţiunilor cu caracter internaţional a fost examinată sub următoarele aspecte:

— Aspectul organizaţional, statistic legat de furturile mijloacelor de transport pe continentul european;

— Aspectul activităţii desfăşurate de Secretariatul General al Interpolului pentru constituirea unei bănci de date unice a mijloacelor de transport furate, în sistem ASF.

În această ordine de idei Secretariatul General al Interpolului a realizat câteva proiecte care prevăd:

— Studierea traseelor de transportare a mijloacelor auto furate şi a persoanelor implicate în activităţi criminale;

— Publicarea materialelor informative cu privire la actele de înmatriculare în vigoare în Europa şi Africa de Nord;

— Cercetarea modului în care diferite legislaţii naţionale abordează problema restituirii mijloacelor de transport furate;

— Contracararea falsificării actelor de înmatriculare;

— Combaterea escrocheriilor în domeniul asigurării unităţilor de transport;

— Cercetarea metodelor tehnice de identificare a mijloacelor de transport furate.

În mod special trebuie menţionate problemele suprimării activităţii grupărilor criminale ce practică furturile şi transportarea ilicită a automobilelor.

Secretariatul General a informat delegaţii asupra fazei de pregătire a băncii unice de date privind mijloacele de transport furate, în sistemul ASF (Accesul la banca de date îndepărtate). Utilajul electronic necesar a fost deja procurat, iar specialiştii Secretariatului au pregătit programele respective, în baza cărora în trei ţări (Slovacia,

64 Vezi materialele Conferinţei III Regionale. Lyon „INTERPOL“, 1996 p. 22.

65 Idem.

Rusia şi Suedia) au fost efectuate testări de funcţionalitate a programului în sistem ASF. În momentul de faţă sistemul este gata de funcţionare, dar activitatea nu a demarat, deoarece informaţii privind maşinile furate au fost prezentate doar de 3 state – Slovacia, Suedia şi Luxemburg.

Din 1997 Secretariatul General al Interpolului editează un registru al unităţilor de transport şi numerelor de înmatriculare, care se completează în permanenţă cu informaţii noi. Pentru a face o analiză a situaţiei create în legătură cu răpirile de maşini, se planifică colectarea informaţiilor privind cazuri concrete de furturi, accentul punându-se pe datele privind furturile şi pe *modus operandi*.

Conform datelor existente, automobilele furate sunt exportate în Europa de Sud, Asia Centrală şi, pe filiera Magistralei Trans Siberiene, în Mongolia şi China. Automobilele furate ajung în China prin Mongolia şi prin statele membre ale CSI. Datele obţinute confirmă că toate autoturismele răpite în Germania îşi găsesc, de regulă, cumpărătorul în Europa de Est, Africa de Sud şi ţările din Golful Persic.

În 1996 au fost definitivate cercetările traseelor de traficare a autovehiculelor furate. Pentru acelaşi an era planificată editarea unui registru al actelor de înmatriculare din ţările Europei şi Africii de Nord, precum şi a unei culegeri de acte normative ale ţărilor europene în domeniul recuperării automobilelor descoperite.

În 1992 în Franţa au fost puse în circuit noi tipuri de documente cu un grad sporit de protecţie. Participanţii la întrunire au susţinut recomandarea reprezentantului Germaniei privind adoptarea unui model unic standardizat al actului de înmatriculare valabil pentru continentul european.

§3. Particularităţile infracţiunilor la scară internaţională legate de furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto

Situaţia criminogenă în domeniul cercetat de noi s-a

schimbat radical în anul 1989, când în Europa s-au deschis hotarele de est şi a apărut o nouă piaţă de desfacere a automobilelor furate.

Analizele efectuate arată că multe autovehicule îşi găsesc cumpărătorii în Europa de Est, Asia şi America de Sud, precum şi în Africa de Sud şi în statele situate în bazinul Golfului Persic. Încă de prin anii ’50 poliţia din diverse state europene a început a înregistra grupări organizate de infractori ce practicau comerţul ilicit cu mijloace de transport. Majorarea numărului de furturi cu caracter internaţional a fost facilitată de existenţa unei pieţe de desfacere în statele în care producţia proprie de autoturisme era neînsemnată sau lipsea cu desăvârşire.

Primele pieţe de desfacere a automobilelor furate au apărut în ţările Orientului Apropiat, mai târziu a venit rândul Africii de Nord şi unei serii de state europene, mai întâi de toate, Italia. Porturile amplasate pe coasta Mării Nordului, inclusiv porturile din Anglia, au devenit puncte de tranzit pentru transportarea autoturismelor în America de Nord. În anii ’60 la pieţele de desfacere existente s-au adăugat cele din Turcia şi Iugoslavia[66].

În anii ’70 autovehiculele furate erau comercializate în Franţa, Austria şi Suedia. Poliţia din diverse ţări dispune de date care confirmă participarea mafiei italiene la acest business profitabil. Căile de transportare spre Orientul Apropiat a mijloacelor auto treceau prin Austria, Iugoslavia, Bulgaria şi Turcia. Centrul activităţilor comercianţilor de autovehicule furate din Orientul Apropiat a devenit zona comerţului liber din apropierea Damascului, capitala Siriei. La preţuri avantajoase, aici puteau fi procurate şi revândute ulterior un număr destul de mare de automobile intrate ilicit în ţară.

Datele poliţiei din RFG atestă faptul că situaţia în ceea ce priveşte acest gen de infracţiuni s-a agravat simţitor în urma deschiderii hotarelor europene la începutul anilor ’90. A sporit considerabil numărul

66 Vezi: UN Comission on Crime Prevention and criminal Justice. *Report of the Secretary-General.* E/CN 15/1997/9, p. 9.

etnicilor germani repatriaţi din Polonia. Specialiştii au remarcat stabilirea rapidă a legăturilor criminale dintre diverse structuri din ţările Europei de Est, Asiei Centrale, Caucaz cu grupările criminale din Europa Centrală şi de Vest. Grupările ce practicau comerţul ilicit de autoturisme s-au transformat într-un timp record în organizaţii criminale internaţionale cu metode eficiente de activitate. „Rezidenţi” ai marilor oraşe organizau scoaterea din ţară a automobilelor livrate sistematic de către infractori calificaţi. Erau „curăţate” străzi întregi.

Zonele principale de comercializare a autovehiculelor furate au devenit Ţările Baltice, Caucazul, marile oraşe ale Rusiei, Ucrainei şi Asiei Centrale. Se mai constată că autoturismele sunt trecute prin Mongolia în China. Desfacerea mijloacelor de transport furate are loc de asemenea în statele Balcanice, Orientul Apropiat şi Mijlociu, în Japonia, Africa de Nord şi de Vest, mai cu seamă în Maroc. Există date despre comercializarea în America de Sud a maşinilor furate.

Autovehiculele furate sunt transportate pe uscat în statele Europei Centrale şi de Est, Orientului Apropiat şi Mijlociu, deseori infractorii recurg la bacuri în Marea Mediterană şi Marea Baltică. Un rol important la transportarea maşinilor, atât spre Orientul Apropiat, cât şi spre regiunile de sud ale Rusiei şi Asiei Centrale, îl au căile de transport situate în Balcani. Din cauza haosului cauzat de războiul din fosta Iugoslavie, autoturismele sunt transportate pe căi ocolite – prin Ungaria şi România[67]. Pentru transportarea ilicită a automobilelor spre Orientul Apropiat şi Mijlociu şi spre Japonia sunt folosite porturi cunoscute de pe litoralul Mării Nordului şi cel al Italiei.

Automobilele scumpe sunt transportate pe calea aerului. Iată una din scheme: maşinile furate ajung la Ujgorod (Ucraina), de unde, prin aeroportul situat la 1 km de frontiera slovacă şi 10 km de frontiera ungară, pornesc pe calea aerului spre sudul Rusiei şi Caucaz.

---

67 Vezi: UN Comission on Crime Prevention and Criminal Justice. Report of the Secretary-General E/CN 15/1997/9, p.9.

Există multiple fapte ce demonstrează că, după eliminarea controlului de frontieră dintre statele europene semnatare ale convenţiei Schengen, grupările criminale organizate preferă trasee mai lungi, ocolind numeroasele puncte de frontieră. De exemplu, automobilele furate în Italia şi destinate ţărilor Europei de Est sunt transportate în Franţa, de unde iau calea, prin Germania, spre Polonia şi Cehia.

După 1990, începutul deschiderii politice, Europa de Est a devenit principalul spaţiu de efectuare a transporturilor de maşini furate, Polonia fiind locul de concentrare maximă a traseelor. De aici automobilele pornesc spre Ţările Baltice, Ucraina, Rusia, Caucaz sau Kazahstan[68].

Potrivit datelor pe anul 1993, locul întâi la furturile de maşini îl ocupau infractorii polonezi. Acestora le făceau concurenţă grupările din Rusia, România şi Bulgaria.

În lumea interlopă există aşa-numite „centre de perfecţionare”, unde sunt pregătiţi răpitorii de autovehicule. După „susţinerea examenelor” de deschidere a lacătelor moderne şi de blocare a sistemelor de alarmă, „absolvenţii” sunt trimişi la „lucru” în statele din Europa şi în SUA. Poliţia mai multor ţări deţine informaţii despre existenţa unor „seminare” speciale, organizate în oraşul polonez Gdynia, într-un hotel de pe litoral. După terminarea „studiilor” care costă în jur de 2000 $, fiecare participant primeşte nu numai un bagaj bogat de cunoştinţe în domeniul furturilor de automobile, dar şi câte un set de „instrumente de lucru” şi câte o listă de adrese unde pot fi vândute, pe teritoriul Poloniei, maşinile furate.

Ca mostră de „disciplină” ce se „preda” la Gdynia vom aduce următorul exemplu. „Seminariştii” învăţau modul de răpire supranumit „metoda capacului”. Participanţilor li se aducea la cunoştinţă că modelul cheii de la capacul rezervorului de benzină la autoturismele de marca „Golf”, „Audi 80”, „Porsche” corespunde întru totul

68 Vezi: *Testimony by Hans-Ludwig Zachret to the Permanent Subcommittee on investigations of the Comittee on Governamental Affairs*, United States Senate, 25 may 1994.

modelului cheii de contact. Hoţilor li se propunea să fure capacul de la rezervor sau să-l schimbe cu unul similar. Proprietarul, de regulă, nu observă imediat substituirea, ceea ce le permite hoţilor să confecţioneze cu uşurinţă o cheie, să deschidă apoi maşina şi să plece liniştiţi. Multă vreme metoda a funcţionat perfect. Anume în acea perioadă poliţia germană a înregistrat o creştere bruscă a furturilor de maşini de mărcile sus-numite.

TRASEELE DE TRANSPORTARE[69]

Căile de transportare a maşinilor furate trec în mod obişnuit din Vest spre Est. Le vom enumera pe cele mai importante:

calea balcanică: din statele europene occidentale în ţările balcanice sau, prin ele, mai departe, spre ţările Orientului Apropiat;

***calea italiană*:** din ţările europene occidentale, prin Slovenia, în Italia, de unde se ajunge în Europa de Est şi mai departe, pe calea balcanică;

calea central-europeană: din statele europene occidentale, prin Polonia, Cehia sau Ungaria, în ţările membre ale CSI;

calea maritimă: din statele europene occidentale, fie pe Marea Mediterană spre Orientul Apropiat, fie pe Oceanul Atlantic în Africa sau Extremul Orient şi în Australia;

calea spaniolă: din statele europene occidentale în Africa de Nord prin Spania;

calea nordică: pe calea mării, cu nave maritime, mai cu seamă din Statele Scandinave şi Germania, fie direct, fie prin Finlanda, spre Ţările Baltice şi Rusia.

Fostele ţări socialiste din Europa de Est, precum şi Africa, Orientul Apropiat şi Extremul Orient constituie principalele zone în care sunt transportate mijloacele de transport furate[70].

---

69 Vezi: *Colaborarea internaţională în domeniul combaterii circuitului ilicit cu mijloace de transport furate şi modalităţi de luptă cu acestea*. INTERPOL, Lyon, 1997.

70 Vezi: Commission on Crime Prevention and Justice. *Report of the Secretay-General* E/CN 1997/9, p. 7.

Multe probleme există şi în legătură cu furturile de maşini închiriate, majoritatea firmelor de închiriere nefiind asigurate pentru asemenea cazuri. Firmele de închirieri au de pătimit din cauza următoarelor acţiuni condamnabile:

— Clienţii nu au grijă de securitatea maşinilor închiriate;

— Unii clienţi, fiind în legătură cu structurile criminale organizate, fură ei înşişi automobilele şi apoi declară furturile;

— Unele furturi au loc ca urmare a folosirii cheilor de rezervă aflate la foştii clienţi;

— Automobilele sunt închiriate pe nume false;

— În unele cazuri închirierea se face pe baza unor registre false;

— Uneori automobilele închiriate sunt confiscate de către autorităţile altor state;

— Unii clienţi înlocuiesc piesele uzate din maşinile proprii cu piese mai noi de la automobilele închiriate;

— Unii clienţi înfiinţează firme proprii, intră în relaţii contractuale cu firmele de închiriere, după care dispar cu tot cu „firmele” proprii.

§4. Restituirea mijloacelor de transport auto răpite sau compensarea pagubelor pricinuite în urma infracţiunilor

Un indice al eficienţei activităţii poliţiei îl constituie numărul de returnări ale mijloacelor de transport. Aceste date (în procente) sunt prezentate în tabelul nr. 6.

Tabelul nr. 6

	Lumea Nouă	**Europa de Vest**	**Europa Centrală şi de Est**	**Africa**	**America Latină**	**Asia**
1992%	81, 4	74, 8	71, 1	60, 6	47, 1	47, 4
1996%	82	69, 2	57, 4	37, 4	61, 2	61, 3
Diferen	0, 6	— 5, 6	— 13, 7	— 23, 2	14, 1	13, 9

ţa 1992 - 1996						

Indicele înalt al recuperării mijloacelor de transport se explică prin faptul că răpirile se comit de cele mai multe ori în scopuri de distracţie (este o explicaţie satisfăcătoare pentru ţările puternic industrializate). Puterea de atracţie pe care o au maşinile asupra tineretului, mai ales când sunt puţine maşini în jur, confirmă această ipoteză. Indicele de returnare a maşinilor în statele în curs de dezvoltare este mult mai mic faţă de cel din statele industrializate, ceea ce ne vorbeşte, pe de o parte, de nivelul scăzut al eficienţei organelor de poliţie, iar pe de altă parte, de răspândirea mai mică a fenomenului de răpire a maşinilor în scop de distracţie.

Procentul maxim de returnare a fost înregistrat în Lumea Nouă şi în Europa de Vest (peste 80%). În anul 1996 cei mai reduşi indici de returnare s-au înregistrat în Africa (unde totodată s-a constatat o scădere maximă a numărului de răpiri – de la 60% în 1992 la 37% în 1995) şi în Europa Centrală şi de Est. Aceste date sunt o dovadă că maşinile de cele mai multe ori erau furate în scopuri de profit. Este interesant că şi în Europa de Vest s-au micşorat indicii de recuperare a automobilelor furate.

Se observă o legătură interdependenţă între indicii de returnare şi existenţa unei opinii publice pozitive privind activitatea poliţiei în ansamblu. În zonele în care numărul de automobile descoperite este mai mare, cetăţenii chestionaţi în cadrul unor sondaje afirmă că poliţia desfăşoară o activitate satisfăcătoare în vederea combaterii criminalităţii.

În afară de aceasta, analiza situaţiei din Europa ne arată că nivelul scăzut de returnare a maşinilor furate poate fi motivat prin existenţa unor reţele criminale care furnizează maşini din Europa de Vest în Europa Centrală şi de Est, şi prin aceasta nu numai că diminuează indicii de descoperire a infracţiunilor, dar şi favorizează sporirea numărului de furturi, atât în statele Europei de Vest, cât şi

în cele ale Europei Centrale şi de Est. Potrivit datelor furnizate de Interpol, în anul 1991 peste 1, 6 min. de autoturisme au fost răpite şi transportate prin Europa, dintre ele 633 mii au dispărut fără urmă. Mai mult de jumătate din aceste automobile au fost furate în Marea Britanie, de unde este logic să presupunem că ele au ajuns până la urmă în ţări cu circulaţia pe partea stângă. Întrucât majoritatea dintre acestea sunt ţări în curs de dezvoltare (cu excepţia Australiei, Japoniei şi Noii Zeelande), se poate vorbi despre existenţa unor grupări criminale şi activitatea lor în comun în diverse state ale lumii.

Luate în ansamblu, rezultatele cercetărilor demonstrează că, deşi numărul de răpiri ale automobilelor în statele industrializate este relativ mare (mare este şi numărul proprietarilor de autovehicule), în ţările Europei Centrale şi de Est, unde numărul maşinilor este cu 50% mai mic, pentru proprietarii de automobile există o mai mare probabilitate de a deveni victime ale furturilor de maşini (datorită numărului insuficient al acestora).

Indicii de recuperare a maşinilor ne vorbesc despre existenţa mai multor scopuri ale infractorilor: indicii înalţi presupun preponderenţa răpirilor în scopuri de distracţie, în timp ce indicii scăzuţi pot fi un semn că mijloacele de transport răpite sunt ulterior vândute. Acestea, la rândul lor, pot constitui o dovadă a existenţei crimei organizate, specializate în transportarea autovehiculelor spre vânzare pe piaţa internă sau cea externă. Nu este întâmplătoare reacţia grupărilor organizate la cererile de pe piaţa de automobile, mai cu seamă în unele state ale Europei Centrale şi de Est, precum şi în statele în curs de dezvoltare. Diminuarea numărului de răpiri în unele state ar putea fi o consecinţă a perfecţionării sistemelor antifurt, în timp ce în America Latină şi în Asia această diminuare se datorează perfecţionării metodelor de activitate ale poliţiei. Pe de altă parte, scăderea indicelui de returnări în Europa şi Africa poate fi legată de activitatea grupărilor

criminale organizate.

§5. Programele internaţionale, interstatale şi naţionale şi măsurile de combatere a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto

Combaterea eficientă a furturilor mijloacelor de transport auto la nivel internaţional este posibilă numai în baza interacţiunii operative a organelor competente ale statelor cointeresate[71]. În activitatea lor se impune realizarea unor programe privind schimbul de personal la nivelul organelor de urmărire penală, precum şi efectuarea de operaţiuni comune orientate contra formaţiunilor criminale din diverse zone. Asemenea programe ar putea constitui o măsură deosebit de binevenită în sprijinirea unei lupte eficiente împotriva criminalităţii transnaţionale[72]. Colaborarea organelor de drept trebuie să atingă următoarele obiective: „... identificarea persoanelor antrenate în activitatea criminală, căutarea şi arestarea persoanelor respective, colectarea dovezilor necesare pentru a li se aduce acuzaţii şi a fi judecaţi şi, în ultimă instanţă, pentru a fi izolaţi în locurile de detenţie”[73].

Întrucât crima organizată a depăşit de mult hotarele naţionale şi a devenit un fenomen transnaţional bine conturat, combaterea ei trebuie, de asemenea, efectuată la nivel internaţional, dacă se doreşte obţinerea unei eficienţe maxime[74]. Un grup mare de organisme regionale, precum este Consiliul Europei cu reţeaua sa de convenţii sau Uniunea Europeană cu eforturile sale întreprinse în ultima perioadă în baza Convenţiei de la Maastrith, incluzând crearea Europolului, ne oferă exemple de forme relativ eficiente de interacţiune interstatală[75].

---

71 *Raportul Secretarului General al Interpolului la Conferinţa XXI Europeană*. Roma, 1992.

72 Vezi: *Recommendations of the Ad Hoc Experts Group Meeting on Strategies to Dea with Transnational Crime*. Economic and Social Council resolution 1992/23, annex 1, subpara 15 (d).

73 Vezi: Ethan A. Nadelmann. *Cops Across Borders.* University Park, Pennsylvania, Pennsylvania State University Press, 1993, p. 4.

74 Vezi: *World ministerial Conference on Organized Transnational Crime*. E/CONF. 88/4, 1/09/1994, pag. 2.

75 Vezi: M. Rappard and Sch. Bassioni. *European Inter-State Cooperation in Criminal*

Cooperarea regională se bazează, de asemenea, pe recunoaşterea faptului că, deşi criminalitatea transnaţională este o problemă cu caracter global, ea capătă forme diverse în diferite regiuni şi ţări. Fireşte, un argument important ar putea fi şi faptul că problemele regionale necesită respectiv o reacţie specifică regională. Aceasta nu înseamnă că o asemenea reacţie poate substitui legislaţia naţională sau soluţiile globale. Pur şi simplu, statele amplasate într-o anumită regiune se pot confrunta cu probleme similare în acţiunile lor de combatere a criminalităţii, ceea ce ar putea forma baza pentru o abordare unică a problemelor[76].

La Conferinţa a XXI-a Europeană Regională a Interpolului, care a avut loc la Roma, în mai 1992, a fost adoptat un plan de activitate ce prevede realizarea unor măsuri concrete orientate spre efectuarea unei analize a crimelor legate de sfera transportului. Rezultatele analizei au arătat că în statele europene se fură anual circa 2 milioane de automobile, dintre care doar 50% sunt apoi depistate.

Statistica a sesizat o creştere a acestui gen de criminalitate la nivel internaţional şi necesitatea adoptării unor măsuri neîntârziate de contracarare.

În urma cercetărilor efectuate, Interpolul a elaborat un Proiect de acţiuni de combatere a crimelor legate de circuitul ilegal al mijloacelor de transport. Proiectul a fost adoptat de Conferinţa Europeană Regională de la Sinaia (România) în anul 1994. Scopul lui principal îl constituie crearea unei bănci centralizate de date privind furturile de automobile, în care Interpolul intenţionează să utilizeze sistemul său de căutare automatizată (ASF), acest sistem funcţionând deja în structura sa.

Secretariatul General al Interpolului face apel către organele naţionale abilitate cu înregistrarea mijloacelor de transport să verifice în ţara înregistrării precedente datele

Matters, 2nd Ed., 1993.

76 Vezi: Reuters, 1993. *Italy: Mafia looks forward to Europe withou frontiers*. C I Europe, vol. 3, nr. 1 (January–February), p. 15.

automobilelor prezentate pentru a fi luate la evidenţă în ţările lor. În 1994 s-a făcut o trecere în revistă a experienţei acumulate în ţările membre ale Interpolului. Conform rezultatelor trecerii în revistă, ţările pot fi împărţite convenţional în patru categorii: ţări care, de obicei, nu efectuează controale de acest fel; ţări care au încheiat cu alte state acorduri oficiale bilaterale cu privire la schimbul necesar de informaţii; ţări ce întreprind măsuri neoficiale în vederea schimbului de informaţii în anume cazuri concrete şi, în sfârşit, ţări ce verifică sistematic toate mijloacele de transport înainte de a fi luate la evidenţă.

Din categoria ţărilor ce au încheiat acorduri bilaterale interstatale pentru schimb de informaţii cu privire la înregistrarea mijloacelor de transport fac parte multe state europene. Astfel, Marea Britanie a semnat asemenea acorduri cu Danemarca, Irlanda, Italia, Luxemburg, Olanda, Finlanda, Germania, Suedia şi 22 state ale S.U.A. În conformitate cu aceste acorduri, documentele de înregistrare sunt reexpediate prin poştă în ţara înregistrării primare, unde sunt verificate după bazele de date ale sistemelor automatizate de evidenţă a mijloacelor de transport date în urmărire. Ţara care a expediat documentele primeşte o înştiinţare corespunzătoare cu privire la rezultatele verificării. Marea Britanie şi-a anunţat intenţia de a încheia acorduri similare cu Elveţia, cu o serie de state asiatice (Hong Kong, Indonezia, Malaysia, Japonia), cu R.S.A.

Norvegia are acorduri cu Danemarca, Finlanda şi Suedia privind schimbul de informaţii despre înmatricularea mijloacelor de transport. Se preconizează, de asemenea, semnarea acordurilor cu Grecia, Spania, Portugalia.

În Germania sunt în vigoare acordurile cu Danemarca şi Olanda, precum şi cu Marea Britanie, după cum s-a menţionat deja.

În cadrul Sistemului European informaţional de înregistrare a automobilelor şi de eliberare a permiselor

de conducere, acordurile tripartite ale Belgiei, Luxemburgului şi Olandei prevăd accesul lor direct la bazele de date de evidenţă automatizată ce există în aceste ţări.

În 1991 Conferinţa Europeană a miniştrilor Transporturilor a convenit asupra faptului că documentele ce servesc drept temei pentru înmatricularea mijloacelor de transport urmează a fi sau restituite organelor emitente din ţările de înregistrare primară sau nimicite. Acest acord a fost semnat de Austria, Belgia, Marea Britanie, Spania, Portugalia şi Franţa.

Din grupul ţărilor ce fac schimb de informaţii asupra unui număr anumit de automobile înmatriculate fac parte Azerbaidjanul, Macedonia, România, Slovacia şi alte câteva. În cazurile suspecte verificările datelor de înregistrare a mijloacelor de transport în ţările de înregistrare primară se efectuează prin intermediul birourilor naţionale centrale ale Interpolului – prin poştă, faxuri şi telexuri. Luxemburgul este un exemplu de ţară în care toate automobilele ce intră pe teritoriul său sunt verificate înainte de a fi luate la evidenţă. Informaţia cu privire la mijlocul de transport este expediată prin intermediul ambasadelor în ţările de înregistrare primară. În Italia se practică în acest scop interpelarea telefonică directă la Biroul Naţional Central al Interpolului, cu sediul la Roma.

În opinia Secretarului General al Interpolului, există dovezi convingătoare că verificările de date în ţările de înregistrare primară a unităţilor de transport constituie o metodă eficientă de depistare a automobilelor răpite şi trebuie aplicate cât mai pe larg posibil.

Un rol important în combaterea furturilor şi răpirilor de autovehicule revine acţiunilor şi programelor naţionale.

În Franţa, banca naţională de date (*fichier des véhicules volés*), care cuprinde toată informaţia referitoare la automobilele răpite şi date în căutare, există deja de câţiva ani şi face parte din baza de date Schengen[77].

77 Vezi: UN Commission on Crime Prevention and Criminal Justice. *Report of the*

În Belgia a fost creat un sistem automatizat de înregistrare a automobilelor.

În prezent se emit noi fişe de înregistrare, care asigură un grad sporit de protecţie împotriva falsificărilor. Ele sunt eliberate cu aplicarea unei baze speciale de date. Din păcate, peste 5.000 de fişe noi de înregistrare au fost sustrase şi ar putea fi utilizate, deşi numerele lor de serie au fost puse în urmărire internaţională.

Începând cu mijlocul anului 1994, în Olanda informaţia cu privire la răpirile de automobile este introdusă în computerul central, prin intermediul căruia se efectuează toate cercetările. În această ţară se foloseşte o fişă de înregistrare, alcătuită din patru pagini, care se consideră nevalabilă dacă măcar una din pagini lipseşte. La 11 octombrie 1994 au intrat în vigoare noi licenţe guvernamentale de export, valabile timp de 14 zile. Din păcate, cu doar 300–500 de guldeni se poate face rost de licenţe şi documente de înregistrare false. Schimbul de informaţii se efectuează atât pe cale scrisă, cât şi pe dischete.

În Rusia se face în mod regulat evaluarea eficienţei măsurilor întreprinse pentru combaterea furturilor, precum şi pentru căutarea vehiculelor răpite. Se perfecţionează funcţiile şi se lărgesc posibilităţile structurilor şi organizaţiilor guvernamentale, ale organelor vamale şi de drept, ale asociaţiilor obşteşti şi companiilor de asigurare.

A fost elaborată baza normativă şi metodică, s-au întreprins măsuri de formare a unei structuri verticale şi de consolidare – în cadrul miliţiei de combatere a criminalităţii şi miliţiei securităţii publice – a subdiviziunilor specializate în căutarea mijloacelor de transport furate, precum şi în descoperirea acestui gen de crime.

Sunt soluţionate o serie de chestiuni organizaţionale şi tehnice, orientate spre asigurarea accesului operativ al lucrătorilor organelor de interne la bazele automatizate de

---

Secretary-General. E/CN. 15/1997/9, p. 5.

date referitoare la transportul pus în urmărire. Aceasta a permis introducerea unui sistem prin care toate automobilele înregistrate şi supuse reviziei tehnice sunt verificate dacă se află sau nu în urmărire; totodată se examinează posibilitatea unei asemenea verificări în timpul supravegherii circulaţiei rutiere. Se întreprind măsuri pentru introducerea în anul curent a unui sistem analogic de depistare a documentelor de strictă evidenţă furate sau pierdute. A început realizarea proiectului federal de creare a evidenţei computerizate unice a mijloacelor de transport auto înregistrate în Rusia, fapt ce va permite îmbunătăţirea considerabilă a activităţii de prevenire a legalizării autovehiculelor răpite şi de descoperire a automobilelor aflate în căutare. Se prevede finalizarea în acest an a complexului de măsuri privind crearea sistemului de baraj interregional operativ al posturilor de control ale miliţiei.

S-au efectuat lucrări de introducere a blanchetelor tehnice ruseşti de înmatriculare a mijloacelor de transport, a adeverinţelor-conturi pentru vânzarea automobilelor şi s-au luat măsuri de reglementare a circulaţiei lor. Sunt strict reglementate chestiunile punerii în circulaţie a documentelor de strictă evidenţă, protejate împotriva falsificărilor (procuri, certificate vamale pentru importul automobilelor), se ţine la control emiterea acestor documente.

Se întreprind acţiuni în vederea perfecţionării marcajului de fabrică al mijloacelor de transport, dezvoltării sistemelor şi dispozitivelor antifurt active şi pasive. Cu toate acestea, complexul de măsuri înfăptuite nu asigură pe deplin blocarea canalelor de legalizare a mijloacelor de transport furate, depistarea şi reţinerea lor la momentul oportun. Numărul automobilelor furate şi nedescoperite sporeşte an de an. La 1 iunie 1995, bunăoară, în ansamblu în Rusia erau anunţate circa 200 mii unităţi de transport furate şi nedescoperite.

Aproape în toate regiunile Rusiei au fost înregistrate automobile răpite din Europa de Vest, ponderea la acest

capitol deţinând-o oraşele Moscova, Sankt-Petersburg, Rostov şi ţinutul Krasnodar. Automobilele sunt verificate în banca federală de date în trei etape: în timpul înregistrării, în timpul scoaterii de la evidenţă şi pe parcursul reviziei tehnice. Informaţia privitoare la automobilele răpite ajunge în banca federală de date peste 10 zile după recepţionarea ei de către Serviciul din Moscova al Interpolului. Principalele obstacole în calea realizării mai eficiente a acestui program sunt problemele ce ţin de reţinerea şi păstrarea automobilelor confiscate şi lipsa cadrului juridic necesar pentru restituirea acestor automobile posesorilor legali.

Probleme similare se observă în Lituania, Letonia şi Estonia. În prezent în Lituania sunt circa o mie de automobile confiscate, dar procedura păstrării şi restituirii lor este ineficientă. În cazul în care automobilul importat nimereşte în Lituania, iar legalitatea înregistrării sale precedente sau stăpânul însuşi trezesc suspiciuni, automobilul se reţine pentru 15 zile până se verifică în străinătate datele de înregistrare. Un sistem analogic există şi în Letonia. Cu părere de rău, în urma acestei proceduri apar noi probleme: informaţia de peste hotare nu întotdeauna soseşte la timp, modul subiectiv de apreciere a documentelor la înregistrare poate cauza scoaterea automobilului din ţară, chiar dacă proprietarul află că maşina sa este una răpită.

În Bielarusi înregistrarea şi verificarea o fac organele de stat. Dacă se descoperă că automobilul este unul răpit, dosarul se transmite instanţelor de urmărire penală. Transmiterea automobilului se efectuează strict prin judecată, care, de obicei, este mai îngăduitoare faţă de pârât.

Pentru combaterea acestor infracţiuni, poliţia criminală din Germania a elaborat un plan de acţiuni pe diferite direcţii.

În primul rând, se consideră necesar a crea condiţii de sporire pentru infractor a riscului la săvârşirea unor asemenea acte, începând cu adoptarea de măsuri judiciare

mai aspre şi terminând cu întreprinderea de acţiuni profilactice. Se confirmă necesitatea localizării regiunilor celor mai afectate, în care se formează subdiviziuni speciale de poliţie. În Germania sunt răspândite grupări criminale întrunite după criteriul naţional (ţigani, albanezi, ceceni), de aceea se impun măsuri preventive de intensificare a controlului pe traseele folosite de aceste grupări.

În al doilea rând, se cere sporirea gradului de securitate pasivă a automobilului. Se are în vedere întărirea construcţiei uşilor şi sticlei automobilelor, utilizarea blocajului cu lacăte de tip nou. Producătorii vor fi obligaţi să instaleze în automobile sisteme electronice antifurt.

Ţinând cont de faptul că sistemul actual de codificare a agregatelor poate fi imitat, se prevede ca el să fie periodic verificat de poliţie. Instalaţiile suplimentare prevăzute pentru securitate vor spori preţul de cost al vehiculelor, dar acest fapt este justificat.

În al treilea rând, se impune a institui un grad sporit de documentare privind grupările existente de răpitori şi traseele folosite de ele, să se utilizeze informaţia internaţională privind tranzitarea automobilelor furate. Se cere intensificat controlul la punctele de frontieră şi în aeroporturi.

Această concepţie a fost discutată la şedinţa din iunie 1994 a Secretariatului General al Interpolului, consacrată combaterii furturilor de autovehicule.

În Polonia, Centrul Organizatoric de Informaţii şi Consultaţii (COIC), acţionând în interesul posesorilor de autovehicule şi în colaborare cu poliţia, a proiectat un sistem de prevenire a furturilor ce blochează comercializarea ilicită a vehiculelor. La proiectarea şi crearea sistemului au fost luate în consideraţie următoarele principii:

— Pentru actuala tehnică de reproducere şi multiplicare nu există practic acte care n-ar putea fi copiate sau falsificate. Actele au încetat a mai fi mijloace

de certificare sigură a automobilului.

— Oricine dispune de acces la materialele informative într-o instituţie, are posibilitatea să le falsifice.

— Datele obţinute în urma sondajelor efectuate de diverse organizaţii independente vor reflecta realitatea numai atunci când modul de concepere a acestor acţiuni se va baza pe o metodică unică.

— În principiu, trebuie luat în consideraţie faptul că există un conflict de interese între oricare organizaţie şi angajaţii săi. Sistemul de prevenire a furturilor se cere creat ţinându-se cont de interesele angajaţilor şi nu ale organizaţiei în care lucrează ei.

— Semnele de identificare individuală ale unor automobile pot fi contrafăcute. Dar păstrarea în urma modificărilor a corespunderii între câteva semne distinctive, aplicate în mod separat, practic este imposibilă.

— Automobilele se fură de cele mai multe ori în scop de vânzare. Cea mai eficientă metodă de prevenire a furturilor constă în limitarea pieţei de desfacere şi crearea unui sistem de informare a cumpărătorilor despre autoturismele furate şi date în urmărire.

În baza acestor principii a fost proiectat sistemul de prevenire a furturilor, utilizându-se rezumatele de date pregătite de instanţe independente, diferite mijloace tehnice informative, precum şi semne de distincţie suplimentare proprii unor anumite automobile şi introduse în baza de date.

În calitate de semne distinctive suplimentare ale automobilului acest sistem utilizează marcarea cu semne numerice a automobilului, atribuite acestuia în mod individual. Aceste semne numerice sunt plasate pe parbrizuri, reflectoare, farurile poziţionale, retrovizoare, precum şi pe materialele de capitonare şi alte elemente din interiorul automobilului.

Aceste marcaje, în combinaţie cu numerele VIN, numerele motorului, datele producătorului, precum şi cu numerele de înmatriculare ale automobilului, eliberate de

administraţia de stat, formează un grup de date independente, corespunderea reciprocă a cărora în practică va da posibilitatea de a judeca despre integralitatea vehiculului.

Informaţiile respective se introduc şi se păstrează în Banca Poloneză de Date privind Autovehicule Marcate (BPDAM). În caz că se anunţă un furt de automobil, se pune în mişcare tot sistemul de date pentru poliţie, distribuitorii de automobile şi pentru potenţialii cumpărători, ceea ce permite depistarea vehiculului şi dovedirea faptului că unele elemente ale maşinii au fost refăcute sau înlocuite. Pe de o parte, aceasta permite identificarea vehiculului, iar pe de altă parte – dovedeşte faptul furtului.

Republica Moldova a întreprins la nivel guvernamental măsurile necesare pentru crearea bazei unice de date referitoare la toate vehiculele înregistrate şi actele de conducere eliberate.

Baza datelor de înregistrare a mijloacelor de transport constituie o parte integrantă a „Registrului populaţiei”. Anume prin aceasta se explică faptul că în ultimul timp a crescut brusc numărul de descoperiri ale furturilor. Dacă există informaţia despre răpire, înregistrarea automobilului este practic imposibilă. Din păcate, însă, informaţia despre răpirile de automobile ce parvine din alte state este insuficientă şi neoperativă.

În toate cazurile de descoperire – în procesul înregistrării – a autovehiculelor furate, organele competente efectuează cercetări amănunţite. Este paradoxal, dar practic toţi noii proprietari ai automobilelor, furate anterior şi descoperite în procesul înregistrării, sunt recunoscuţi drept cumpărători oneşti. În felul acesta are loc, de fapt, legiferarea furtului. Din lipsa cadrului normativ şi a mecanismului de restituire, automobilele răpite şi descoperite nu mai revin practic în posesia proprietarilor legitimi.

Capitolul III

ACŢIUNILE DE COMBATERE A FURTURILOR ŞI RĂPIRILOR LA NIVEL NAŢIONAL ÎN EUROPA DE EST, CENTRALĂ ŞI DE VEST

şi. Măsurile de drept penal împotriva furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport auto consfinţite în diverse legislaţii europene

Acum aproape un sfert de veac, în doctrina dreptului penal şi a criminologiei a fost enunţată o idee destul de interesantă. I. Karpeţ scria: „Evoluţia legislaţiei are loc concomitent cu evoluţia transportului însuşi, cu sporirea numărului unităţilor de transport, perfecţionarea tehnică, mărirea vitezelor de circulaţie…”[78]. Acest citat se referea mai curând la realitatea sovietică, în special la reglementarea raporturilor juridice din sfera transportului auto, perfecţionarea mecanismului de drept al responsabilităţii în general şi al unor părţi componente ale sale în particular.

În primul rând, se are în vedere faptul incontestabil că în jurisprudenţă n-a fost creată baza corespunzătoare pentru dezvoltarea în Republica Moldova şi în alte ţări membre ale CSI a legislaţiei menite să protejeze complexul de valori şi posibilităţi ale posesorilor de autovehicule. În cadrul acestui complex am putea evidenţia dreptul de proprietate privată asupra averii mobiliare, inviolabilitatea acesteia, răspunderea juridică pentru atentarea la ele, dreptul proprietarului de a cere din partea statului acţiuni operative de căutare a mijlocului de transport, inclusiv în baza deciziei judecătoreşti adoptate la cerera persoanei păgubite.

În al doilea rând, în viaţa societăţii şi a statului au intervenit schimbări esenţiale ce dictează necesitatea unor noi abordări în cercetarea şi reglementarea problemelor

78 И. Карпец. *Современные проблемы уголовного права и криминологии*. М., Юрид. лит.,1974. с. 174–175.

legate de răspunderea penală pentru atentarea la mijloacele de transport. Este vorba de elaborarea unor proiecte de legi şi adoptarea lor ulterioară, ţinându-se cont de standardele deja existente în alte state.

Or, Codul Penal în vigoare a fost adoptat încă pe când Republica Moldova făcea parte din componenţa URSS, adică în alte condiţii social-istorice, cu totul deosebite de cele actuale. Timp de aproape patru decenii el n-a suferit schimbări şi completări esenţiale în ceea ce priveşte răspunderea pentru infracţiunile legate de intrarea ilicită în posesia unor mijloace de transport, deşi realitatea cunoaşte schimbări evidente.

De exemplu, s-a extins reţeaua de transport din Republica Moldova, s-a lărgit substanţial calea sporirii cantitative a „parcului de maşini”. Astfel, mijloacele de transport, fie că aparţin persoanelor fizice, fie celor juridice, nu constituie pur şi simplu ţinta unor atentate, ci obiectul unui business criminal aducător de profituri imense.

De altfel, niciuna dintre prognozele criminologice nu prevedeau că în ultimele decenii ale secolului al XX-lea transportul auto mondial, european şi îndeosebi cel din CSI va deveni făgaşul unui business, de care se ocupă comunităţi criminale la diferite niveluri. Această realitate însă nu este reflectată în legislaţia penală a Republicii Moldova, fapt care se răsfrânge negativ asupra eficienţei luptei cu diversele atentate la mijloacele de transport, precum şi asupra măsurilor de profilaxie, de prevenire a acestui gen de crime.

Furturile de mijloace de transport s-au transformat într-un fenomen de masă atât în ţările membre ale CSI, cât şi în statele Europei, Americii şi Asiei. Precum s-a arătat anterior, ele aduc persoanelor fizice şi juridice prejudicii de miliarde, violează drepturile a mii de cetăţeni şi organizaţii, destabilizează situaţia în transportul auto. Proporţiile criminalităţii se lărgesc, iar consecinţele ei se răsfrâng negativ asupra societăţii şi statului.

Toate acestea generează complicate probleme sociale

şi de drept. Cum trebuie organizată o luptă eficientă cu acest gen de infracţiuni, în ce măsură actualele norme ale legislaţiei corespund cerinţelor privind soluţionarea acestei chestiuni, ce trebuie întreprins pentru perfecţionarea mecanismul de combatere a furturilor şi răpirilor de maşini şi care ar fi măsurile de profilaxie, de prevenire a lor?

Rezolvarea acestor probleme de mare importanţă este legată, mai întâi de toate, de necesitatea efectuării unui studiu juridico-comparativ al legislaţiei diverselor state care reglementează responsabilitatea pentru atentatele la mijloacele de transport, în scopul de a prelua pentru legislaţia noastră soluţiile optime. Este însă posibilă şi o altă variantă, mai eficientă: de a elabora şi a propune un model ştiinţific de norme care să prevadă răspunderea pentru răpirile şi furturile de automobile, model ce ar putea fi acceptabil şi pentru legislaţia altor state.

Vom începe studierea acestei probleme prin a analiza legislaţia penală a Republicii Moldova. Doar o singură prevedere (art. 182 al Codului Penal) [79] stabileşte răspunderea pentru răpirea mijloacelor de transport.

Conform acestui articol, jurisprudenţa delimitează clar noţiunile de *furt* şi *răpire*, deşi, după cum vom vedea în continuare, *furtul se săvârşeşte pe cale răpirii*. Să zicem, pe infractor îl interesează nu atât automobilul în sine, cât în calitate de obiect material menit să-i satisfacă interesul de câştig. În asemenea situaţii comportamentul criminal se manifestă în două feluri. *Primul*: făptaşul are intenţia de a pune stăpânire pe automobilul străin pentru a şi-l însuşi şi a dispune de el ca de o avuţie proprie. Este vorba aici de furt, şi nu de răpire a mijlocului de transport. *Al doilea*: infractorul mai întâi răpeşte automobilul, iar mai târziu se decide să intre în posesia lui şi să dispună de el ca de un bun material propriu. Cu alte cuvinte, *răpirea se transformă în furt ca urmare a modificării scopului iniţial*. Acestea sunt părţile obiectivă şi subiectivă ale faptelor

79 Vezi: *Codul Penal al Republicii Moldova*. Cu modificările şi completările pentru data de 12 noiembrie 1996. Chişinău, 1996, pag. 50.

săvârşite, manifestate prin furtul bunului proprietarului, şi nu prin răpirea lui. În toate celelalte cazuri, când lipseşte intenţia de însuşire, avem de a face cu răpirea mijloacelor de transport.

Datele prezentate în tabelul nr. 7 reflectă în mod elocvent particularităţile menţionate.

Tabelul nr. 7 Datele referitoare la furturile şi răpirile mijloacelor de transport în Republica Moldova în anii 1993–1999

Anii	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**9**
Numărul de furturi	908	817	824	825	769	2
Numărul de răpiri	524	464	509	448	355	2

Datele statistice de mai sus ne permit, de asemenea, să urmărim tendinţele caracteristice furturilor şi răpirilor de mijloace de transport în zona noastră şi în această bază să fie reglementate cu mai multă claritate şi consecvenţă chestiunile diferenţierii răspunderii pentru tipurile de acţiuni criminale menţionate.

Totodată, statistica oficială a crimelor oferă posibilitatea reală de a vedea deosebirea juridică, de drept penal dintre furtul de autovehicule şi răpirea lor. O atare deosebire, conform Codului Penal, se profilează pe linia atentatului. În cazul în care pe infractor îl interesează obiectul furat ca valoare materială, şi nu ca mijloc de deplasare, este vorba de o acţiune socială periculoasă şi criminală, cu interes de câştig, orientată spre intrarea în posesia unui bun străin, ceea ce nu se poate spune în cazul răpirii mijlocului de transport fără intenţia de însuşire a lui ca valoare materală.

Combaterea răpirii de automobile este în strânsă şi nemijlocită legătură cu asigurarea securităţii circulaţiei rutiere, iar în sens mai larg – asigurarea securităţii în transporturi. Spre deosebire de legislaţia altor state, cea a

Republicii Moldova califică răpirea autovehiculul drept infracţiune în transporturi (capitolul 7 al Codului Penal) [80]. În legătură cu aceasta, o semnificaţie ştiinţifico-practică deosebită o capătă şi găsirea răspunsului la întrebarea: *ce trebuie să înţelegem prin mijloc de transport şi prin răpirea mijlocului de transport*?

Savanţii-jurişti au formulat interpretarea doctrinară a noţiunii de răpire a mijloacelor de transport, iar din punct de vedere penal în unele ţări membre ale CSI noţiunea ca atare este consfinţită prin lege (Codul Penal în vigoare al Republicii Moldova nu reglementează această chestiune).

B. Kurinov, bunăoară, tratează răpirea drept intrare ilicită, premedidată şi fără scopul furtului în stăpânirea unui mijloc de transport străin prin utilizarea lui imediată[81]. Adică răpirea presupune prin esenţa sa două acţiuni săvârşite consecutiv: luarea în stăpânire a mijlocului de transport străin şi, neapărat, deplasarea cu el[82]. Aceeaşi interpretare a răpirii mijloacelor de transport o dau şi alţi savanţi-jurişti[83]. S. Iaţenko formulează puţin altfel noţiunea de răpire a mijlocului de transport: răpirea este intrarea nelegitimă, premeditată, făţişă sau în taină, fără scopul delapidării, în posesia unui mijloc de transport străin şi deplasarea cu el[84].

În ultimii ani această formulare a fost preluată şi de alţi savanţi-criminologi care au inclus în noţiunea de răpire încă două elemente, esenţiale după părerea noastră: luarea în stăpânire, ocuparea făţişă sau în taină a

---

80 Legislaţia penală a unor state membre ale CSI, de pildă a Ucrainei, califică răpirea de automobile drept crimă împotriva securităţii sociale, ordinii şi sănătăţii poporului. Vezi: *Уголовный кодекс Украины: научно-практический комментарий*. Отв. и научн. ред. С. Яценко. Киев, Правовоі джерела, 1998, p. 847, 892.

81 Vezi.: Б. Куринов. *Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения*. Комментарий к уголовному кодексу РСФСР. Отв. ред. Ю. Северин. М., Юрид лит., 1980. p. 407.

82 Idem.

83 Vezi: *Комментарий к уголовному кодексу РСФСР*. М., „Росийские промышленники“, 1992, p. 542.

84 Vezi: С. Яценко. *Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья*. Уголовный кодекс Украины: научно-практический комментарий. Киев, 1998, p. 839.

obiectului supus atentării. Deşi, când se vorbeşte despre modul propriu-zis de săvârşire a răpirii – făţişă sau în taină –, aceasta nu mai contează la aprecierea juridică a infracţiunii.

Analiza definiţiilor aduse ne permite să afirmăm că, atât în doctrina sovietică, cât şi în cea post-sovietică a dreptului penal a fost formulată o noţiune unică a răpirii mijloacelor de transport, alcătuită dintr-o serie de componente: ilegalitatea faptei; caracterul premeditat al acţiunilor de sustragere a maşinii; luarea în stăpânire a mijlocului de transport; luarea în stăpânire a mijlocului de transport fără scopul de a-l fura; deplasarea nelegitimă cu automobilul respectiv.

Acestea sunt criteriile de bază ce caracterizează noţiunea şi conţinutul răpirii mijloacelor de transport conform legislaţiilor penale ale unor ţări membre ale CSI, care deosebesc această infracţiune de conţinutul unor atentate criminale asemănătoare, în primul rând, cele privind furtul averii proprietarului.

De altfel, *legislaţia penală în vigoare a Republicii Moldova prevede răspunderea pentru două tipuri de atentate la mijloacele de transport:* ***furt*** *şi* ***răpire*** (Codul Penal, capitolele 1 şi 7). Primul este calificat drept crimă împotriva proprietăţii, iar al doilea – crimă în transporturi[85].

De menţionat că atentatele la mijloacele de transport şi răspunderea pentru ele sunt calificate în mod analogic şi în legislaţia unui şir de state membre ale CSI. De exemplu, art. 207 al Codului Penal al Bielarusiei prevede răspunderea pentru răpirea mijloacelor de transport fără scopul furtului. Articolul 215 al Codului Penal al Ucrainei stabileşte şi el răspunderea pentru astfel de infracţiuni. Codul Penal al Federaţiei Ruse, adoptat în anul 1960, prevedea, de asemenea, răspunderea pentru răpirea unităţilor de transport auto şi moto, precum şi a altor vehicule cu autotracţiune fără scop de furt.

85 *Codul Penal al Republicii Moldova. Cu modificările şi completările la data de 12 noiembrie anul 1996*. Chişinău, 1996, p. 48–51.

Actualul Cod Penal al Federaţiei Ruse, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1997, conţine modificări considerabile în reglementarea relaţiilor publice ce apar în cazul atentatelor la mijloacele de transport. Pe de o parte, respectiva infracţiune a fost inclusă în Codul Penal la capitolul „Infracţiuni în sfera economică”, iar pe de altă parte, fapta ca atare este calificată drept „Luarea nelegitimă în stăpânire a automobilului sau a altor mijloace de transport fără scop de furt”[86].

Aici, la fel ca şi în legea penală anterioară, accentul s-a pus pe faptul intrării în posesia automobilului fără intenţia de a-l fura. Dacă, însă, răpirea automobilului este însoţită de o astfel de intenţie, atunci este vorba de o cu totul altă infracţiune – de furtul bunului unui proprietar.

Aşadar, legislaţiile penale naţionale dintr-un şir de ţări membre ale CSI, inclusiv cele de ultimă oră, n-au suferit schimbări esenţiale în planul reglementării răspunderii pentru atentatul la mijloacele de transport. Din acest punct de vedere, normele de drept prevăzute în legislaţiile amintite nu sunt orientate spre standardele existente în lumea occidentală – atât în privinţa calificării crimei, cât şi în cea a răspunderii penale. Această concluzie o confirmă analiza legislaţiei penale a unui şir de state europene.

Astfel, articolul 208 al Codului Penal al României, în primul rând, defineşte noţiunea de furt al averii mobiliare şi enumeră manifestările lui concrete, iar în al doilea rând, stabileşte răspunderile pentru furtul de autovehicule (alineatul 2). Prin urmare, acestea sunt calificate drept bunuri mobiliare.

Potrivit art. 208, alineatul 1, furt înseamnă însuşirea unui bun mobiliar care aparţine unei persoane străine sau se află la dispoziţia acesteia, fără consimţământul ei, în scopul intrării ilicite în posesia bunului. Furt înseamnă orice faptă, chiar şi în cazul în care un bun mobiliar aparţine în întregime sau parţial persoanei care a săvârşit

86 Vezi: *Уголовный кодекс Российской Федерации. Комментарии текста.* M., 1996, p. 94, 98.

furtul, dacă în momentul săvârşirii faptei acest bun se afla în posesia legitimă a altei persoane (art. 208, alineatul 3). Drept furt este calificată şi însuşirea, în condiţiile expuse în alineatul 1, a mijlocului de transport în scopul utilizării lui ilegale (alineatul 4).

În felul acesta, dreptul penal din România reglementează în mod diferenţiat răspunderea pentru furt, în funcţie de obiectul infracţiunii. Mai mult decât atât, conform legislaţiei româneşti, autovehiculele recunoscute de lege drept bun mobiliar constituie un obiect de sine stătător al faptei delictuoase, iar atentarea la ele se consideră furt. Această calificare corespunde atât standardelor europene, cât şi normelor de drept analogice de pe alte continente.

De exemplu, legislaţia din Elveţia consideră mijloacele de transport ca fiind bunuri mobiliare, iar atentatul la ele, ca fiind o crimă împotriva proprietăţii (Codul Penal al Confederaţiei Elveţiene, cap. 2).

Conţinutul concret al infracţiunii, numită în legea elveţiană furt al bunului mobiliar şi cuprinzând răspunderea pentru atentatele la mijloacele de transport, este prevăzut de art. 137 al Codului Penal al Elveţiei. Alineatul 1 al acestui articol stabileşte răspunderea pentru procurarea ilegală sau sustragerea bunurilor mobiliare aparţinând altei persoane.

Totodată, legea penală consfinţeşte circumstanţele agravante în cazurile furturilor de avere mobiliară, inclusiv de mijloace de transport. Aceste circumstanţe sunt: săvârşirea furturilor în grup organizat, creat anume în acest scop; comiterea infracţiunii de către o persoană având asupra sa armă de foc sau altfel de armă. În sfârşit, răspunderea pentru furtul din averea mobiliară a unei familii pe care infractorul o cunoaşte survine dacă persoana interesată a depus reclamaţia (art. 137, alineatul 3 al Codului Penal al Elveţiei).

Merită o atenţie aparte, în lumina cercetării noastre, reglementările legislaţiei penale americane, ea conţinând un şir de prevederi interesante, bazate pe realizările

teoretice şi elaborate în conformitate cu cerinţele practicii. Avem în vedere reglementările din Codul Penal Model al SUA[87], care, în opinia prof. L. Şvarţ, „reflectă imaginea Amercii, îţi permite să judeci despre civilizaţia americană după rezultatele creaţiei intelectuale şi oferă o închipuire despre idealurile şi practica justiţiei”[88].

Într-adevăr, Codul Penal Model al SUA conţine multe reglementări originale. De exemplu, în capitolul 223 *„Delapidările şi faptele asemănătoare”* sunt formulate următoarele noţiuni: *„avere mobiliară”*, prin care se înţelege bunul al cărui poziţie poate fi modificată, inclusiv obiectele ce cresc pe pământ sau sunt fixate de pământ, precum şi documentele (art. 223.0, alineatul 5); *„avere ce aparţine altei persoane”* (art. 223.0, alineatul 7) [89].

Una dintre norme stabileşte răspunderea pentru sustragerea bunurilor mobiliare: *„Persoana este considerată vinovată în caz dacă ea a comis infracţiunea în scopul de a deposeda în mod ilicit o altă persoană de un bun mobil şi dacă deţine un control ilicit asupra unui astfel de bun”* (art. 223, alineatul 1).

Legea americană prevede, de asemenea, răspunderea pentru utilizarea autovehiculelor fără permisiune (art. 223.9): persoana săvârşeşte o aşa-zisă *„misdiminor”*[90], dacă ea conduce un automobil (aeroplan, motocicletă, barcă cu motor sau alt mijloc de transport cu autotracţiune) care aparţine altei persoane şi fără permisiunea acesteia.

Prin urmare, spre deosebire de legislaţia statelor europene, Legea penală americană diferenţiază răspunderea pentru atentatele la mijloacele de transport, împărţindu-le în două categorii – furt al averii mobiliare şi utilizarea fără permisiune a autovehiculelor ce aparţin

87 Vezi: *Примерный Уголовный Кодекс (США) Официальный проект Института американского права*. Пер. с англ. под ред. и с предисл. Б. Никифорова. М., Прогресс, 1969.

88 Ibidem, p. 25.

89 Ibidem, p. 150.

90 Legislaţia penală americană divizează toate crimele în „felone“, „misdiminor“ şi „mici misdiminori“.

altor persoane. Cea de-a doua infracţiune este similară după conţinut celei prevăzute de art. 182 al Codului Penal al Republicii Moldova, adică răpirea mijlocului de transport. Pentru ca dreptul nostru penal să atingă standardele statelor democratice, propunem ca în proiectul noului Cod Penal, în capitolul privind crimele împotriva proprietăţii, să fie introdusă o normă referitoare la răspunderea penală pentru furtul averii mobiliare. Această normă trebuie să consfinţească noţiunea de avere mobiliară, să enumere obiectele ce formează conţinutul concret al acestei averi. Fireşte, în acest caz vor fi cuprinse şi mijloacele de transport auto.

§2. Principiile de activitate şi structura organizatorică ale organelor naţionale de drept privind combaterea răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport auto

Precum se arată în literatura de specialitate, procesul de urmărire a autovehiculelor răpite se organizează ţinându-se cont de următoarele circumstanţe:

— Acţiunile de lungă durată necesită mari cheltuieli şi nu garantează succesul operaţiei, deoarece grupările criminale organizate, ce se specializează în furtul mijloacelor de transport şi în comercializarea lor ilicită, se adaptează cu rapiditate la noile condiţii şi îşi schimbă operativ metodele de lucru;

— Verificarea mijloacelor de transport, a actelor de înmatriculare şi altor documente constituie veriga de bază în activitatea de urmărire a automobilelor furate, dar ea se face, de cele mai multe ori, necalitativ din cauză că subdiviziunile de patrulare şi control ale poliţiei rutiere şi de frontieră nu dispun de mijloacele şi deprinderile necesare;

— O importanţă prioritară o are controlul vamal efectuat în procesul activităţii cotidiene.

Comerţul ilicit cu mijloace de transport aduce grupărilor criminale venituri uriaşe. Specialiştii consideră că şi de acum încolo combaterea furturilor de automobile,

ce poartă un caracter interstatal, va solicita eforturi mari din partea poliţiei. Apare necesitatea elaborării unor măsuri de luptă mai eficiente, atât în plan internaţional, cât şi în plan local. Una dintre posibilităţile de creare a condiţiilor nefavorabile pentru activitatea organizaţiilor criminale o constituie interacţiunea, la nivel internaţional şi în limitele unor ţări aparte, dintre organele de drept şi toate instanţele interesate.

Vom împărţi aceste forme de interacţiune în câteva grupuri. Primul cuprinde coordonarea activităţii tuturor serviciilor poliţiei şi cercetările de largă anvergură; al doilea prevede identificarea tehnică a mijloacelor de transport furate, depistarea actelor false; al treilea include distribuirea informaţiei, stimularea activităţii subdiviziunilor locale, sistemul eficient de înregistrare şi circulaţie a interpelărilor privind mijloacele de transport răpite.

O importanţă mare în descoperirea automobilelor furate o are şi cunoaşterea metodelor de lucru ale criminalilor. Experienţa poliţiei din mai multe ţări arată că automobilele sunt deschise, de regulă, cu ajutorul unor instrumente simple: banda metalică flexibilă, cârligul din sârmă, şperaclul. Spărgătorii experimentaţi deschid majoritatea tipurilor de automobile cu un asemenea set de instrumente în numai 10–15 secunde, automobilele de marca „Volkswagen” – în 50–60 secunde, iar automobilele de marca BMW-525 – în 20 de secunde, motorul fiind pornit în 14 secunde. Practic, operând cu şperaclul, hoţii (răpitorii) reuşesc să pună în funcţiune motorul chiar mai repede decât stăpânul maşinii cu cheia sa.

Poliţiştii din majoritatea statelor menţionează că la săvârşirea crimei infractorii apelează deseori la factori pur psihologici. De exemplu, pe parcursul unei singure nopţi ei imită de mai multe ori declanşarea alarmei. Proprietarii, iritaţi de faptul că au fost treziţi în repetate rânduri şi au ieşit degeaba afară, ba chiar şi de deranjul pricinuit vecinilor, în cele din urmă deconectează alarma şi lasă automobilul fără protecţie, îl lasă, de fapt, la cheremul

infractorilor. De cele mai dese ori hoţii dau dovadă de multă răbdare şi sunt în stare să aştepte seri şi nopţi în şir ca să-şi atingă scopul.

În legătură cu faptul că dispozitivele antifurt şi de blocaj, cu care sunt dotate în ultimii ani automobilele, au devenit mai performante, infractorii tot mai des au grijă să facă economie de forţe şi de timp. S-au înteţit cazurile de răpire înarmată: şoferul este silit să părăsească automobilul şi să-l lase criminalilor sub ameninţarea cu arma sau prin aplicarea altor metode de violenţă. Acest tip de jai se săvârşeşte în locurile de parcare, în timpul aflării conducătorilor auto la cafenele şi magazine de pe traseu etc. Poliţia dintr-un şir de ţări (din SUA, de exemplu) a înregistrat tendinţa de sporire a numărului de răpiri înarmate, săvârşite prin aşa-zisa metodă „bate şi jefuieşte”. Metoda constă în următoarele: infractorii aflaţi în propriul lor automobil atrag în mod premeditat maşina viitoarei victime într-un accident rutier şi atunci când respectivul şofer iese să clarifice situaţia, îi iau cheile şi dispar cu tot cu automobilul lui.

De multe ori infractorii au grijă ca autovehiculul furat să fie însoţit de o „maşină de acoperire”. Dacă automobilul furat este oprit pe traseu de vreun poliţist, şoferul automobilului de „acoperire”, care vine din urmă, încalcă intenţionat regulile de circulaţie, pentru a sustrage atenţia poliţistului de la automobilul furat. Poliţistul ar putea chiar să pornească în urmărire, fapt care îi va permite persoanei de la volanul automobilului furat să-şi continue liniştit drumul.

Sunt tot mai pe larg utilizate instalaţiile de protecţie radiocodificate, de aici şi schimbarea tacticii răpitorilor. În cazul când apare bănuiala că automobilul este dotat cu o instalaţie de acest gen, îndată după răpire ei parchează automobilul într-un loc dosit şi aşteaptă două-trei zile. Dacă între timp poliţia n-a descoperit şi n-a luat la remorcă automobilul răpit, ei consideră că, posibil, vehiculul nu este dotat cu dispozitiv radiocodificat.

§3. Experienţa de lucru a organelor de poliţie şi particularităţile activităţii în oraşe în vederea prevenirii răpirilor şi furturilor mijloacelor de transport auto

Organele de drept ale Republicii Moldova au acumulat o amplă experienţă în combaterea furturilor de mijloace de transport.

Bazându-se pe practica reală, poliţiştii evidenţiază semnele exterioare cele mai răspândite, demonstrează că automobilul respectiv a fost, probabil, furat. Iată care sunt aceste semne:

— Geamurile lipsesc, sunt sparte sau găurite, în salonul automobilului se află cioburi de sticlă. Găurile sunt acoperite cu abţibilduri, tot cu abţibild este acoperit şi numărul de identificare de pe geam. Pe cadru se văd urme de sculă.

— În apropierea mânerelor de la uşi se văd găuri. Lacătele de la uşi sunt dislocate sau lipsesc. Există urme de sculă pe cilindrul lacătului sau pe şuruburile de fixare, turtiri pe placa de scurgere a apei de deasupra uşii şoferului.

— Contactul aprinderii lipseşte sau e pus numai de formă. Lipseşte sau nu e fixat cilindrul din broasca de contact; se văd găuri sau alte urme de sculă, sub planşa de bord atârnă firele. Se foloseşte cheia de contact de rezervă (pentru verificare, conducătorul auto poate fi rugat să pornească şi să oprească motorul).

— Claxonul nu funcţionează, ceea ce ar putea să însemne că dispozitivul de semnalizare a fost neutralizat prin tăierea firului.

— Cheile lipsesc.

— Cauciucurile nu corespund mărcii de automobil sau la o maşină veche sunt puse roţi noi, scumpe (aceasta ar putea să însemne că roţile sunt furate).

— Numerele de înmatriculare sunt montate unul peste altul sau sunt schimbate cu scotch, vopsea etc., numărul din faţă diferă de cel din spate, sub plăcile de număr se văd urme prăfuite ale altor numere de

înmatriculare. Pe un automobil vechi sunt instalate numere noi sau şuruburi de fixare noi. Plăcile de număr sunt mai murdare decât caroseria automobilului său, dimpotrivă, sunt curate pe automobilul murdar. Materialul plăcii de număr nu corespunde celui acceptat oficial – de exemplu, numerele sunt confecţionate din plăci de aluminiu sau plastic cu substrat de tablă ca suport pentru ştemuire.

— Numărul de pe şasiu şi numărul motorului (imprimate manual) nu corespund celor indicate în documentul de înregistrare a automobilului. Pe numerele imprimate manual sau în apropiere de ele se observă urme de sculă – de exemplu, contactul de sudură. Cifrele nu sunt dispuse strict pe linie dreaptă. În jurul numărului se văd urme de vopsea proaspătă. La tăbliţa de fabrică sunt puse nituri sau şuruburi noi.

— Aparatul de radio de la bord este acordat la unda poliţiei (pentru verificare, conducătorul auto poate fi rugat să deschidă radioul).

— Prezenţa obiectelor suspecte în salon şi portbagaj. Acestea pot fi: scule pentru spargere, arme de foc, aparate de sudat, chimicale, metale, substanţe incendiare, scripeţi, diferite aparate electronice, de regulă, de mici dimensiuni (deseori infractorii le folosesc pentru scoaterea din funcţiune a sistemelor antifurt. Poliţiştilor li se recomandă să se intereseze de menirea aparatului necunoscut şi să-i ceară conducătorului auto să arate cum funcţionează). Bagajul nu corespunde scopului declarat al călătoriei.

În depistarea mijloacelor de transport furate o atenţie deosebită se acordă numerelor de identificare a automobilelor. Numărul de identificare, cunoscut ca numărul de pe şasiu, este alcătuit din 17 semne (litere şi cifre) şi conţine informaţia codificată despre fiecare mijloc de transport concret: marca, modelul, uzina producătoare, locul şi anul fabricării, lotul, culoarea, data confecţionării pieselor de completare (de exemplu, a geamurilor, cauciucurilor).

În SUA, Legea privind combaterea furturilor de mijloace de transport, adoptată încă în 1984, obligă

producătorii de automobile să aplice numărul de identificare în 14 locuri diferite ale fiecărui automobil. Marcarea se aplică pe motor, şasiu, cutia de viteze, parbriz, barele de protecţie, uşi şi alte părţi ale automobilului. Paralel cu marcarea, în ţările străine se ţine evidenţa informaţiei despre automobil în banca centrală de date, la care au acces, prin terminale şi telex, practic toate subdiviziunile de poliţie.

După părerea experţilor, numerele de identificare sunt un fel de „amprente digitale” ale automobilului. O anumită problemă o constituie cunoaşterea de către poliţişti a locurilor unde ele sunt aplicate la mijloacele de transport de diferite mărci şi modele.

Firma germană „Dekra Faschrift” editează catalogul „Aplicarea pe automobile a numerelor de identificare prin metoda gravării”. Catalogul conţine informaţii despre automobilele de mărcile *Alfa Romeo, Audi, Austin Rover, Auto Bianchi, BMW, Chrysler, Citroën, Daihatsu, Ferrari, Fiat, Ford, Honda, Isuzi, Jaguar, Lada, Lamborghini, Lancia, Lotu, Maseraţi, Mazda, Mercedes-Benz, MG, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Rolls-Royce, Rover, Saab, Seat, Škoda, Subaru, Suzuki, Talbot, Toyota, Trabant, Volvo, VW.*

Editura „Xaynes Publishing Group” scoate regulat în Marea Britanie şi SUA un indicator pentru fiecare model de automobil produs în lume. Indicatorul este alcătuit pe baza datelor demontării complete a fiecărui model de automobil, efectuată de experţi independenţi. În el sunt indicate toate locurile şi tipurile de marcare, vizibilă şi ascunsă, a pieselor şi ansamblurilor.

Brigada de combatere a furturilor de automobile a Scotland-Yard-ului (Marea Britanie) a pregătit un indicator propriu al numerelor de identificare a automobilelor. Volumul mare al indicatorului nu le permite poliţiştilor să-l poarte cu ei în timpul serviciului, dar el se păstrează în toate secţiile de poliţie. La lecţiile organizate de brigadă pentru poliţişti din alte subunităţi se recomandă metodele cele mai simple de reţinere a locurilor unde sunt dispuse

numerele de identificare. Se recomandă, pentru început, să se reţină locurile în care sunt aplicate numerele de identificare la propriul automobil. Apoi, treptat, să se cerceteze unde se află aceste numere la automobilele din subunitate. Cu timpul, pe măsura creşterii numărului de verificări efectuate, cunoaşterea particularităţilor aplicării numerelor de identificare se va lărgi în procesul practicii. Regula principală formulată de brigadă constă în următoarele: „Dacă mijlocul de transport oprit trezeşte suspiciuni, trebuie ridicată capota. Atunci poate fi văzut cel puţin unul din numere”.

O altă problemă legată de verificarea numerelor de identificare poartă un caracter juridic şi constă în recunoaşterea legitimităţii cererii poliţistului de a deschide capota, portbagajul ş.a.m.d., lucru necesar pentru citirea numărului de identificare. Deseori aceste acţiuni ale poliţiei sunt interpretate drept percheziţie a automobilului şi, prin urmare, necesită respectarea formalităţilor procedurale. Pentru a grăbi procesul de verificare a mijlocului de transport, colaboratorii Scotland-Yard-ului consideră necesară adoptarea unor standarde, conform cărora firmele producătoare de automobile să imprime pe toate modelele noi de mijloace de transport numere de identificare uşor vizibile din exterior.

Specialiştii din străinătate evidenţiază, de asemenea, indiciile exterioare privind conducătorul auto şi pasagerii, indicii care oferă temeiuri de a presupune că automobilul e furat. Vom enumera doar câteva: conducătorul auto şi pasagerii „nu corespund”, după aspectul exterior, cu automobilul scump; ei sunt străini, iar automobilul poartă număr de înmatriculare local şi, dimpotrivă, într-un automobil cu numere străine se află locuitori din partea locului; conducătorul auto nu este posesorul vehiculului şi încearcă să iasă din ţară cu un automobil închiriat.

În afară de aceasta, sunt cunoscute semnele exterioare ale falsificării documentelor de înregistrare şi a altor acte pentru dreptul de folosire a mijlocului de transport: scris neclar în acte şi semnături indescifrabile;

greşeli de ortografie în înscrisuri; urme de ştersături, corectări; abateri de la tiparul blanchetelor oficializate (de exemplu, litera „I” în loc de cifra „1” etc.); prezenţa modificărilor fără semnături şi ştampile; necorespunderea codului vopselei din documentul de înregistrare a automobilului, înscrisurilor privind locul înregistrării automobilului cu locul indicat pe ştampilă, a datei eliberării fişei tehnice cu anul de fabricaţie a automobilului.

De asemenea, în scopul depistării atelierelor care se ocupă de demontarea automobilelor furate, specialiştii evidenţiază semne caracteristice care urmează să atragă atenţia poliţiştilor atunci când aceştia vizitează întreprinderile de depanare. Printre ele se numără:

— Prezenţa unui număr mare de piese de automobile, deseori aruncate la întâmplare pe suprafeţe murdare, fapt ce produce impresia că patronului atelierului nu i-ar păsa de valoarea lor (poliţiştii cu experienţă observă că aceasta în primul rând se referă la banchetele de automobil);

— Prezenţa unui număr mare de obiecte mărunte cu notiţe personale (cărţi semnate, atlasuri, preşuri marcate ş.a.), care deseori sunt pur şi simplu bune de aruncat (în caz de suspiciune, este indicat să fie verificate pubelele, maidanele, gropile de gunoi).

După părerea experţilor, cunoaşterea semnelor caracteristice menţionate îi poate ajuta mult pe poliţişti să depisteze automobilul furat în procesul patrulărilor zilnice.

În aprilie 1994, Comitetul de lucru al şefilor direcţiilor poliţiei criminale ale landurilor, prezidat de preşedintele Direcţiei federale a poliţiei criminale din RFG, a aprobat concepţia privind combaterea criminalităţii în sfera transportului auto. Obiectivele principale ale acestei concepţii constau din:

— Profilaxia furturilor de automobile;

— Curmarea infracţiunilor; căutarea mijloacelor de transport furate;

— Cooperarea tuturor subdiviziunilor de poliţie între ele şi cu alte organizaţii;

— Instruirea şi reciclarea cadrelor de poliţie în acest domeniu.

Adoptarea concepţiei le-a permis multor direcţii de poliţie din landuri să introducă în structura lor subdiviziuni speciale care se ocupă exclusiv de infracţiunile din sfera transportului auto şi să acorde mai multă atenţie comerţului internaţional ilicit cu mijloace de transport.

Drept elemente de cea mai mare importanţă în acţiunea de combatere a comerţului internaţional ilicit cu automobile poliţia RFG consideră:

— Pregătirea buletinelor operative;

— Organizarea de consultaţii regionale;

— Utilizarea sistemelor de informare-căutare;

— Lucrul cu petiţiile cetăţenilor.

Buletinele operative asupra cazurilor descoperite de comerţ ilicit cu mijloace de transport cuprind date despre:

— Locul săvârşirii infracţiunii;

— Timpul comiterii ei;

— Grupările criminale, a căror legătură cu comerţul ilegal de mijloace de transport a fost descoperită;

— Metodele de înfăptuire a infracţiunilor;

— Direcţiile de deplasare a mijloacelor de transport furate, metodele de comercializare, obiectele infracţiunii care atrag cel mai mult atenţia delincvenţilor.

Buletinele operative detaliate constituie baza pentru acţiunile strategice şi tactice întreprinse de poliţie. De aceea ele conţin date nu numai pe ţară, ci şi informaţii privind situaţia infracţională în unităţile teritorial-administrative.

În cadrul consultaţiilor regionale ale organelor de poliţie se face evaluarea situaţiei create, se discută rezultatele acţiunilor de urmărire şi alte acţiuni promovate în scopul combaterii comerţului ilicit cu automobile. În aceste acţiuni sunt antrenate, fără excepţie, toate subdiviziunile poliţiei în a căror funcţie intră lupta împotriva delincvenţei de acest gen. În RFG se consideră de extremă importanţă participarea la consultaţii a colaboratorilor poliţiei de frontieră din punctele cel mai

des folosite de către organizaţiile criminale pentru tranzitarea autovehiculelor furate. Consultaţiile nu sunt orientate spre hotarele existente ale landurilor, ci cuprind „regiuni criminogene”. De exemplu, la consultaţiile din regiunea Rein-Neckar participă câteva direcţii de poliţie din landuri: Hessen, Baden-Württemberg şi Rheinland-Pfalz. În caz de necesitate sunt antrenaţi şi reprezentanţi ai poliţiei de peste hotare.

În timpul verificării automobilelor străine, poliţia RFG are posibilitatea de a clarifica dacă automobilul respectiv nu se află în urmărire. Din aprilie 1995, Direcţia federală a poliţiei criminale poate efectua cercetarea informaţională după evidenţele automatizate a mijloacelor de transport date în căutare provenind din ţările care au semnat acordul de la Schengen. Cu ajutorul sistemului informaţional al acestor ţări (SIS), automobilele sunt verificate după băncile de date în toate ţările limitrofe RFG – membre ale Uniunii Europene. Cu câtva timp mai înainte, Direcţia poliţiei criminale a landului Bavaria a dat în exploatare un sistem de prelucrare a datelor numerelor de identificare TC „FINAS”. Metoda care stă la baza funcţionării acestui sistem constă în faptul că literele şi cifrele numerelor de identificare conţin informaţia codificată privind mijlocul de transport. Codurile sunt transformate de computer în text necifrat. Poliţiştilor nu le rămâne decât să compare informaţia obţinută de la sistem cu automobilul prezentat spre verificare. Din 1992, în Bavaria, fiecare poliţist are acces direct la acest sistem, iar din 1994 sistemul a devenit naţional. La el s-au conectat toate celelalte landuri federale, Direcţia federală a poliţiei criminale, organele pazei de frontieră, precum şi organele de drept ale altor câteva state europene. Sistemul se aplică cu succes pentru depistarea falsificării numerelor de identificare a automobilelor.

Anumite măsuri pentru a pune capăt folosirii automobilelor închiriate la trecerea mijloacelor de transport furate peste graniţă au început să aplice chiar firmele de închiriere din RFG. Majoritatea firmelor interzic

exploatarea automobilelor lor dincolo de hotarele ţării. Excepţii se fac numai pentru mărcile de automobil care nu se bucură de cerere sporită. În acest caz, sarcina poliţistului constă doar în a opri automobilul închiriat la frontieră şi a nu permite ieşirea lui din ţară. Unele firme mari de asigurare acordă, în bază de contract, punctelor de control ale poliţiei împuterniciri pentru confiscarea automobilelor închiriate, curmând astfel posibilitatea trecerii lor peste graniţă. În vederea prevenirii cazurilor de folosire în scopuri criminale a automobilelor închiriate, toate firmele mari de închiriere din RFG apelează la banca specială de date a sistemului „Wanda”. Sistemul permite obţinerea operativă a informaţiei despre persoana care închiriază automobilul.

A sosit momentul de a avea, pe baza Interpolului sau a unui stat concret, o bancă de date privind persoanele care se ocupă cu furtul de automobile sau sunt complice la aceste infracţiuni. De exemplu, organele de urmărire penală ale MAI al Lituaniei au în evidenţă peste 600 de astfel de persoane. Numărul acestora creşte permanent. În cazul creării unei astfel de baze de date pe lângă Interpol, lucrătorii poliţiei criminale, reţinând persoana care conduce un automobil furat, ar putea stabili că ea a fost deja reţinută de câteva ori în alte ţări, cu alte automobile. Aceasta ar uşura obţinerea sancţiunii de arest, tragerea la răspundere penală, soluţionarea procedurii de extrădare etc. Banca generală de date ar da posibilitatea constituirii structurii şi interacţiunii unor asociaţii criminale interstatale. Se impune necesitatea sofisticării procedurii de trecere a frontierelor de către infractori în scopul anihilării contactelor directe ale criminalilor din diferite ţări. Această posibilitate o va asigura regimul de vize.

Un teren propice săvârşirii furturilor de automobile îl prezintă oraşele mari. Factorii care contribuie la comiterea acestui gen de infracţiuni sunt „caracterul anonim” al locuitorilor şi oaspeţilor unor astfel de urbe, precum şi multitudinea de automobile scumpe parcate în locuri nepăzite.

Particularităţile geografice ale oraşului Hamburg (RFG), de exemplu, şi situaţia criminogenă de acolo au determinat crearea în acest oraş în 1981 a Comisariatului special (LKA 234) al Direcţiei poliţiei criminale a landului pentru lupta împotriva furtului şi comerţului nelegal cu mijloace de transport. Iniţial, LKA 234 ancheta cazurile de atentare criminală la autoturisme, al căror preţ de cumpărare era de minimum 40 de mii de mărci germane (DIN), autocamioane, tractoare, autobuze, rulote de camping, motociclete cu capacitatea cilindrică de 750 cm^3, sau al căror preţ de cumpărare este de cel puţin 10 mii DIN. Totodată, termenul de exploatare al acestor mijloace de transport nu trebuie să depăşească doi ani.

Începând din 1995, activitatea LKA 234 se orientează, în afară de aceasta, şi spre depistarea semnelor săvârşirii furturilor de mijloace de transport şi comerţ nelegal cu ele de către grupări criminale organizate, indiferent de valoarea şi vechimea mijlocului de transport. Celelalte delicte legate de atentate infracţionale la mijloacele de transport sunt cercetate centralizat în 28 de comisariate ale poliţiei criminale, dar analiza centralizată a tuturor se face la LKA 234.

LKA 234 efectuează instruirea celor interesaţi de cunoaşterea metodelor de depistare şi anchetare a infracţiunilor în sfera transportului auto. Cursuri speciale de instruire se organizează pentru angajaţii agenţiilor private de detectivi, lucrătorii subdiviziunilor speciale ale poliţiei şi serviciului de pază şi patrulare. În cadrul unor seminare de trei ore, ei sunt puşi la curent cu particularităţile metodelor folosite de grupările infracţionale în activitatea lor nelegală. Cunoştinţele căpătate la aceste cursuri permit auditorilor să descopere mai uşor la faţa locului circumstanţele suspecte şi să întreprindă acţiuni de sine stătătoare cu mai mare succes decât înainte. Programele de instruire, în unele cazuri, oferă participanţilor din grupări speciale posibilitatea ca în timpul patrulării să întreţină legătura cu experţii LKA 234 şi să coordoneze cu ei acţiunile lor de mai departe.

Datele poliţiei oraşului Hamburg permit a trage concluzia că activitatea susţinută a colaboratorilor LKA 234 a dus la destrămarea unor numeroase grupări organizate de infractori care se ocupau cu furtul de automobile. Depoziţiile unui număr mare de persoane suspecte, obţinute în urma interogărilor, arată că tot mai mulţi infractori evită să comită furturi de mijloace de transport în oraşul Hamburg. S-a înregistrat un efect clar de eliminare a infractorilor din această localitate. În acelaşi timp însă, potrivit informaţiei LKA 234, a crescut considerabil numărul furturilor de automobile de la locuitorii oraşului aflaţi peste hotare. În ultimul an, numărul furturilor de automobile săvârşite peste hotare a crescut cu 30%. Investigarea unor astfel de infracţiuni este mai dificilă decât a celor comise în interiorul ţării. De aceea, în vederea obţinerii unor succese reale în direcţia cercetării şi depistării mijloacelor de transport furate, comisariatul preconizează consolidarea colaborării cu direcţiile de poliţie ale altor ţări.

§4. Acţiunile poliţiei din Germania şi Moldova şi ale miliţiei din Federaţia Rusă privind combaterea businessului auto ilicit

Poliţia RFG consideră că o importanţă deosebită are modul de primire a declaraţiilor din partea victimelor (inclusiv în cazurile nelegate de ieşirea lor din ţară), deoarece este mare probabilitatea unei declaraţii false privind atentarea criminală la mijlocul de transport în vederea obţinerii recompensei de asigurare. Este o mare deosebire dacă victima semnează doar un text standard constând din trei rânduri, sau dacă declaraţia se completează în urma interogatoriului făcut de anchetator, care notează date referitoare la automobil (relaţiile patrimoniale, numărul de chei, existenţa cheilor potrivite, instalaţiilor de semnalizare etc.), la documente (locul de aflare a documentelor de înmatriculare a automobilului, a altor acte privind dreptul de folosire a lui, cartela verde de asigurare), precum şi la persoanele suspecte (contactele posibile cu persoane interesate cu puţin timp înainte de

săvârşirea furtului). Formularele unor astfel de declaraţii sunt elaborate de către direcţiile poliţiei criminale ale landurilor şi se află la dispoziţia subdiviziunilor locale ale poliţiei.

Un anumit efect în lupta împotriva comerţului internaţional nelegal cu mijloace de transport auto în RFG se obţine datorită înfăptuirii acţiunilor de mare amploare privind verificarea automobilelor la frontieră prin instalarea unor posturi de control temporare. Aceste măsuri necesită atragerea de mari forţe, însă eficacitatea lor, după părerea poliţiştilor, nu este suficient de mare din cauza timpului limitat de desfăşurare a acţiunilor şi a imposibilităţii de a cuprinde întreg teritoriul. Grupurile organizate de infractori ocolesc cu uşurinţă aceste posturi, folosind la tranzitarea ilicită a automobilelor maşini de însoţire, care trec frontiera înaintea automobilului furat pentru a localiza posturile de control ale poliţiei (după părerea specialiştilor din acest domeniu, folosirea automobilelor de însoţire este tipică pentru tranzitarea nelegală a mijloacelor de transport furate).

În opinia multor experţi germani, asupra eficienţei sistemului existent de combatere a businessului auto ilicit se răsfrânge negativ lipsa unei bănci de date europene unice privind automobilele în urmărire. Interpolul încă nu a încheiat punerea în funcţiune a unei astfel de baze.

În lipsa unui asemenea sistem, Direcţia federală a poliţiei criminale din RFG a stabilit contacte intense cu organele de poliţie ale ţărilor din Europa Centrală şi de Est, ceea ce a permis să se facă un schimb activ de informaţii. Numai în 1994 ea a transmis peste 21 mii de informaţii internaţionale.

Activitatea susţinută a poliţiei RFG a avut ca rezultat scăderea ritmului de creştere, apoi (din 1994) şi reducerea numărului furturilor de automobile în ţară concomitent cu creşterea treptată a procentajului de automobile găsite din numărul total de mijloace de transport date în căutare – de la 54% în 1992, la 59% în 1993 şi la 62% în 1994.

La conferinţele şi reuniunile internaţionale ale

poliţiei din multe ţări ale Europei s-a opinat că a sosit timpul să se creeze un Centru de coordonare sau un Consiliu (denumirea lui poate fi discutată) al şefilor poliţiilor criminale din ţările Europei. Un astfel de Consiliu ar putea coordona activitatea organelor de poliţie din diferite ţări şi emite documente cu caracter de recomandare, ar putea să se ocupe de problemele îmbunătăţirii schimbului de informaţii, de răspândirea experienţei pozitive în descoperirea anumitor tipuri de infracţiuni, inclusiv a furturilor de mijloace de transport ş.a.m.d. Consfătuirile acestui Consiliu ar putea avea un caracter regulat.

Depistarea automobilelor furate şi descoperirea acestui tip de infracţiuni se poate face cu mai mult succes dacă se vor desfăşura în mod regulat cursuri de reciclare profesională a lucrătorilor din veriga medie a poliţiei criminale şi a experţilor.

În scopul consolidării rolului Inspectoratului Auto de Stat (IAS) în lupta împotriva furturilor şi răpirilor de automobile, la propunerea MAI al Rusiei, guvernul acestei ţări a adoptat, în 1992, hotărârea de a atribui acestui serviciu sarcina organizării şi înfăptuirii muncii de urmărire a mijloacelor de transport (indiferent de conţinutul infracţiunii), precum şi a mijloacelor de transport dispărute de la locul accidentelor rutiere.

Punerea în sarcina subunităţilor Miliţiei Securităţii Publice (MSP), în special a Inspectoratului Auto de Stat, a funcţiilor de descoperire a acestui tip de infracţiuni a condus la necesitatea creării în cadrul ei a structurii subdiviziunilor specializate. Totodată, ţinând seama de insuficienta pregătire profesională necesară şi de slaba dotare tehnică a colaboratorilor MSP, formarea unor astfel de subdiviziuni necesită timp şi mijloace financiare.

Practica demonstrează că partea vulnerabilă a sistemului de descoperire a acestor infracţiuni şi de urmărire a automobilului răpit (furat) constă în neajunsurile activităţii organelor de interne pe „urme proaspete”: reacţia întârziată şi necalificată la cererile

cetăţenilor, neluarea măsurilor cuvenite de căutare activă a mijloacelor de transport furate, de cercetare a locurilor unde sunt ascunse, de închidere a căilor de tranzitare a acestora. În 1995, ca rezultat al aplicării planurilor operative, au fost reţinute circa 3 mii de automobile din numărul celor căutate (6, 8%).

În ceea ce priveşte urgentarea acţiunilor de căutare, e necesar, în primul rând, să se accelereze transmiterea informaţiei de către unităţile de serviciu cu privire la darea în urmărire a mijloacelor de transport. La nivel regional, în aparatul IAS, în subdiviziunile specializate ale MSP, pentru descoperirea infracţiunilor urmează a fi pus la punct sistemul de evidenţă şi acumulare a informaţiei cu privire la zonele criminogene, la mijloacele şi metodele de camuflare şi legalizare a transportului, de formare – împreună cu experţii subdiviziunilor – a colecţiilor şi cartotecilor de blanchete false ale documentelor, de ştampile, în vederea depistării la timp a faptelor de perfectare fictivă a tranzacţiilor de vânzare-cumpărare a automobilelor şi blocării transmiterii informaţiei necesare serviciilor criminale pentru prelucrare operativă şi contactare a grupărilor stabile de infractori.

În activitatea de descoperire a furturilor de autovehicule „pe urme proaspete”, o importanţă prioritară o au operaţiunile de tipul „Perehvat”, practicate de miliţia rusă. Pentru aceasta, prin ordinul şefului organului afacerilor interne, se creează un grup de lucru din lucrătorii cei mai bine pregătiţi ai Comandamentului IAS şi ai altor subdiviziuni antrenate în realizarea sarcinilor prevăzute.

La elaborarea planului de acţiune se ia în vedere stabilirea posibilelor zone de blocare, care sunt alese ţinându-se cont de locurile de amplasare a posturilor staţionare ale IAS, barierele naturale şi artificiale (poduri, viaducte, trecători, masive păduroase, mlaştini, bălţi, pasaje de nivel etc.), precum şi de posibilităţile reale ale organelor de interne de a pune posturi de baraj pe itinerarele de ocolire, de a asigura măsurile de urmărire în

limitele zonei.

Dezvoltarea treptată a planului prevede atragerea ulterioară de forţe şi mijloace suplimentare. Elaborarea criteriilor de punere a planului în acţiune, de dezvoltare a lui pe etape şi de încetare a operaţiunii se face în funcţie de mai mulţi factori. Este vorba de decalajul de timp dintre momentul primirii informaţiei şi cel al săvârşirii infracţiunii, de posibilităţile de blocare a zonei de cercetare, de gravitatea şi gradul de pericol social al crimei.

La stabilirea criteriilor se întocmesc tabele pe direcţiile circulaţiei în funcţie de viteza de deplasare, ora zilei, intensitatea traficului etc.

În cadrul operaţiunii „Perehvat” o însemnătate principială are obţinerea informaţiei directe sau indirecte (pe baza analizei datelor despre infracţiunile comise anterior, cu specificarea timpului şi a locului săvârşirii lor şi a celui unde a fost descoperit mijlocul de transport, inclusiv în alte regiuni ale ţării etc.) cu privire la intenţiile infractorului – încearcă să iasă din zona căutărilor înainte de începerea acţiunilor intense de investigaţie, se ascunde într-o „vizuină” dinainte pregătită, sau aşteaptă în una din curţile sau stradelele situate în apropiere etc. În funcţie de aceasta, atunci când se iau decizii privind aplicarea forţelor şi mijloacelor antrenate, este necesar ca eforturile efectivului să fie concentrate la cercetarea zonei căutărilor sau blocarea şi bararea căilor de ocolire.

În timpul înfăptuirii măsurilor de blocare se foloseşte posibilitatea creării piedicilor artificiale în circulaţia mijloacelor de transport – intensificarea controlului privind regimul de viteză, îngustarea carosabilului în zona posturilor de baraj, pentru ca astfel, pe baza reducerii vitezei traficului, să se asigure o mai bună supraveghere asupra mijloacelor de transport.

Atât la elaborarea planului, cât şi la înfăptuirea măsurilor de blocare, o atenţie deosebită se acordă drumurilor de ocolire. Or, practica arată că grupările de infractori folosesc căi stabile pentru tranzitarea

automobilelor furate. De asemenea, o importanţă mare are şi stabilirea de contacte operative cu companiile de radiodifuziune, în primul rând cu cele specializate în realizarea emisiunilor pentru automobilişti.

Pentru aplicarea planului „Perehvat” se impune formarea următoarelor trei grupuri: *conducere operativă; blocare; patrulare*.

În funcţie de zona de căutare, în fiecare grup se stabileşte numărul de subgrupuri, sunt numiţi şefii, subordonaţi conducătorului de grup. Mai întâi se întreprind măsuri de blocare a teritoriului, în care ar putea să se afle mijlocul de transport în urmărire, şi de organizare acolo a măsurilor de cercetare. În caz de necesitate, zona blocării se lărgeşte, cu atragerea de forţe şi mijloace suplimentare. Operaţiunea continuă atâta timp cât există temei a se presupune că mijlocul de transport se găseşte în zona de desfăşurare a ei şi acţiunile din exterior pot avea un efect pozitiv.

După generalizarea rezultatelor operaţiunii în baza datelor prezentate de grupurile operative, se fac totalurile, se analizează neajunsurile, se scot la iveală cauzele lor, se punctează căile de înlăturare a acestora, se introduc corectările de rigoare în planul tematic al pregătirii de luptă şi de serviciu a efectivului Inspectoratului Auto de Stat în general şi a subdiviziunilor ei structurale în particular.

Grupul Operativ de Conducere (GOC) înfăptuieşte o activitate multiplană:

— Difuzează executanţilor dispoziţiile şefului IAS, şefului comandamentului operativ privind punerea în acţiune a planului „Perehvat” şi sarcinile ce stau în faţa lor în legătură cu aceasta;

— Exercită controlul asupra desfăşurării acţiunilor grupurilor operative, controlează activitatea lor prin radio şi legătură telefonică;

— Urmăreşte schimbările ce intervin în situaţia operativă, ia decizii şi dă dispoziţii şefilor de grupuri operative privind manevrarea forţelor şi mijloacelor;

— Aduce la cunoştinţa executanţilor orientările, dispoziţiile conducătorului operaţiei;

— Pregăteşte orientări şi propuneri de conlucrare cu DAI-SAI din vecinătate;

— Organizează urmărirea mijloacelor de transport;

— Realizează decizia conducătorului operaţiei privind desfăşurarea planului; după ce se face bilanţul operaţiei, sugerează şefului IAS măsuri suplimentare de perfecţionare a activităţii operative.

Grupul de blocare se formează din echipele serviciului de patrulare rutieră, de patrulare şi pază, a altor servicii exterioare ale miliţiei şi înfăptuieşte măsuri îndreptate spre neadmiterea ieşirii (plecării) infractorilor din zona desfăşurării operaţiei. El asigură bararea celor mai probabile căi de retragere a persoanelor în urmărire şi reţinerea lor în încercarea de a dispărea din zona blocată. Subgrupurile au obligaţia ca, la punerea în aplicare a planului „Perehvat”, să sosească în locul indicat în fişa rutei de patrulare sau în cel stabilit la repartizare şi să raporteze prin staţia de emisie radio începerea acţiunii. În scopul depistării mijloacelor de transport furate şi al reţinerii infractorilor urmăriţi, efectivul antrenat în executarea operaţiunii are datoria să recunoască în traficul de maşini automobilele căutate după marcă, model, culoare, numărul de înmatriculare şi alte semne exterioare. Totodată, se verifică şi numerele agregatelor mijloacelor de transport; acestea se confruntă cu datele înscrise în documentele de înmatriculare, se controlează minuţios fişele tehnice, permisele de conducere şi alte acte, în scopul depistării falsurilor, se cercetează pasagerii pentru a descoperi infractorii după semnalmente fizice.

Peste fiecare 15 minute grupul raportează prin radio sau telefon şefului de grup sau comandamentului operativ despre mersul operaţiei, iar în cazul descoperirii persoanelor căutate întreprinde măsuri în vederea reţinerii lor, utilizând mijloacele tehnice de oprire a autovehiculului. Uz de armă se face numai în strictă conformitate cu legea. Pe lângă aceasta, grupul este chemat să ia sub pază

automobilul şi persoanele reţinute până la sosirea echipei operative de anchetă, iar în cazul imposibilităţii de a reţine mijlocul de transport, să informeze imediat comandamentul operativ, să înştiinţeze posturile de baraj vecine şi la indicaţia şefului GOC să înceapă urmărirea.

Grupul de urmărire se formează din personalul operativ al IAS şi inspectori de sector ai miliţiei. El înfăptuieşte măsurile de investigare operativă, publice şi secrete, privind identificarea persoanelor respective, stabilirea semnalmentelor, legăturile acestora cu unii locuitori din zonă, a locurilor posibilei lor aflări şi a intenţiilor lor criminale. De asemenea se iau măsuri privind acoperirea operativă a eventualelor locuri de apariţie a persoanelor şi mijloacelor de transport căutate, verificarea persoanelor cu antecedente penale, în special a celor judecate pentru infracţiuni legate de intrarea ilegală în posesia mijloacelor de transport sau înclinate spre comiterea unor astfel de fapte, precum şi a persoanelor care practică repararea autovehiculelor la domiciliu şi care locuiesc în zona de investigaţie, verificarea parcărilor auto şi a garajelor cooperatiste, a altor posibile locuri pentru „dare la fund” sau dezasamblarea mijlocului de transport căutat.

Grupul de patrulare se formează din personalul SPP, al pazei extradepartamentale, din alţi lucrători ai serviciilor exterioare ale miliţiei. El controlează cartierele de locuit, întreprinderile, parcările auto, pieţele, aşezările de vilegiatură, benzinăriile şi alte locuri unde s-ar putea afla automobilele furate (atât cele abandonate, cât şi cele camuflate).

Subgrupurile de asemenea înfăptuiesc o diversă activitate.

În primul rând, după primirea înştiinţării despre punerea în aplicare a planului operaţiei speciale şi a sarcinii, acestea sosesc la timp la locul indicat în fişa rutei de patrulare sau stabilit de către grupul de conducere şi, prin cercetarea zonei, chestionarea populaţiei, paznicilor, întreprind măsuri de descoperire a mijlocului de transport

dat în urmărire şi de reţinere a persoanelor ce se află în el. În al doilea rând, în cazul descoperirii autovehiculului căutat, raportează la unitatea de serviciu a să-i, asigură paza automobilului descoperit până la sosirea grupului operativ de anchetă. În al treilea rând, întreţine legătura cu lucrătorul de serviciu. Informaţiile ce prezintă interes operativ sunt comunicate fără întârziere.

Lucrătorul de miliţie aflat în serviciul exterior, când obţine de la cetăţeni informaţii despre răpirea unui automobil, despre un accident rutier săvârşit de un conducător auto care a fugit de la locul faptei sau despre un alt delict legat de transport, de asemenea se încadrează în urmărire, în acţiunea de apărare a ordinii de drept. În special, se precizează locul, timpul, împrejurările producerii accidentului, datele oferite de reclamant, marca (tipul), anul fabricării, numărul de pe motor şi şasiu, numărul de înmatriculare, culoarea, semnele distincte ale mijlocului de transport, cantitatea de combustibil în rezervor, direcţia probabilă a deplasării, semnalmentele infractorilor şi alte informaţii ce au însemnătate pentru organizarea măsurilor de investigare.

Despre informaţia transmisă prin reţeaua radio sau la telefon raportează imediat la unitatea de serviciu teritorială, face înscriere în registrul de lucru, unde indică toate datele cunoscute privind automobilul (modelul, numărul de înmatriculare, culoarea, numerele agregatelor şi alte semne). Mai departe acţionează în conformitate cu indicaţiile ofiţerului de serviciu de la secţia afacerilor interne, care, după ce a primit de la colaboratorul de miliţie sau de la victimă informaţia orală prin reţeaua radio sau telefon, întreprinde următoarele măsuri: face o înscriere în registrul de evidenţă a informaţiei parvenite, unde indică toate datele privind mijlocul de transport, precum şi persoana care le-a declarat.

După primirea declaraţiei în scris de la victimă şi a materialelor grupului operativ, unitatea de serviciu a SO-SRAI înregistrează în modul stabilit declaraţia respectivă în cartea de evidenţă a infracţiunilor, trimite fără

întârziere pe canalele de comunicaţie computerizată în unitatea de serviciu a DAT ţinutale, orăşeneşti, regionale informaţia despre infracţiune şi măsurile de urmărire – marca, modelul autovehiculului, numărul caroseriei (numărul de identificare VIN), motorului, şasiului, numărul de înmatriculare, semnalmentele infractorilor şi alte informaţii ce au importanţă pentru organizarea măsurilor de investigare), precum şi numărul de telefon, numele lucrătorului care cercetează cazul.

În cazurile în care se impune precizarea informaţiei de urmărire (lipsa numerelor de pe agregate), ofiţerul de serviciu face o cerere la direcţia (secţia) IAS, MAI, DOAR, DAI ale republicii, ţinutului, regiunii sau la subdiviziunea IAS de la locul de înregistrare a mijlocului de transport. Atunci când este descoperit autovehiculul căutat, unitatea de serviciu a DAI-SAI dă imediat semnalul de încetare a acţiunii în modul stabilit, asigură adunarea grupului de conducere operativă. Dislocarea forţelor şi mijloacelor, conducerea lor la etapa iniţială până la sosirea membrilor comandamentului (grupului) o înfăptuieşte persoana de răspundere din conducerea să-i, iar în lipsa acestuia – lucrătorul operativ de serviciu.

În competenţa lor intră: până la sosirea grupului operativ de anchetare la locul infracţiunii, lucrătorul operativ de serviciu, în caz de necesitate, trimite grupul de intervenţie rapidă care, dacă există urme ale infracţiunii, asigură paza la locul infracţiunii, află de la victimă şi martorii oculari semnalmentele infractorilor, timpul exact şi locul infracţiunii, direcţia de deplasare a autovehiculului şi altă informaţie necesară, o transmite fără întârziere la unitatea de serviciu a secţiei afacerilor interne, începe măsurile de cercetare.

Răspunderea pentru îndeplinirea la timp şi calitativă a măsurilor enumerate o poartă colaboratorul de serviciu de la DAI-SAI teritorială. Ofiţerul de serviciu exercită controlul asupra circulaţiei rapide a informaţiei, inclusiv în cazul descoperirii autovehiculul sau reţinerii infractorilor, spre organele orăşeneşti şi raionale ale republicii,

ţinutului, regiunii.

Un mare interes prezintă experienţa rusă în ceea ce priveşte modul de importare, verificare şi înregistrare a autovehiculelor de fabricaţie străină, soluţionarea problemelor de care se lovesc organele de drept ruseşti din cauza imperfecţiunii bazei legislative în chestiunile restituirii autovehiculelor descoperite, precum şi măsurile întreprinse pentru soluţionarea lor. În prezent, automobilele aduse din străinătate, la înregistrarea lor în subdiviziunile IAS, sunt verificate în mod obligatoriu la banca federală de date a automobilelor date în urmărire (circa 30 mii), care conţine informaţii ce parvin la Biroul Naţional al Interpolului referitoare la statele membre ale CSI, Letonia şi Estonia şi ţările străinătăţii îndepărtate.

În acelaşi timp, ţările străine, de regulă, dau în urmărire internaţională numai o parte din automobilele furate, atunci când există temei a se presupune că ele au fost duse în altă ţară. În legătură cu aceasta, noianul de informaţie existent în prezent la Biroul Naţional al Interpolului privind căutarea de automobile de către statele Europei se referă doar la 24 mii de unităţi de transport. Faptul acesta determină necesitatea ca, pe lângă verificarea după banca federală de date, atunci când organele de drept au dubii în ceea ce priveşte legalitatea procurării autovehiculului, Biroul Naţional al Interpolului solicită informaţii suplimentare în alte ţări ale Europei. În 1995, de pildă, au fost verificate în felul acesta 4, 5 mii de automobile, ca rezultat fiind depistate circa o mie de autovehicule furate anterior.

Pentru descoperirea automobilelor furate şi transportate peste hotare se cere implementat un mod bine reglementat de verificare obligatorie a tuturor automobilelor importate atunci când sunt luate în evidenţă, concomitent solicitându-se informaţii asupra lor în ţara de origine, fapt recomandat de Interpol. În prezent, însă, Biroul Naţional al Interpolului din Rusia nu are posibilităţi organizaţionale, tehnice şi financiare pentru prelucrarea a circa 400 mii de cereri de informaţii anual.

În conformitate cu Rezoluţia nr. 44 a Adunării Generale a Interpolului, se recomandă să se facă un schimb prealabil de informaţii între organele naţionale de înmatriculare a autovehiculelor până la înregistrarea repetată a lor; o propunere analoagă este inclusă în planul european de acţiuni în lupta împotriva furturilor de automobile, aprobat de Conferinţa a XXIII-a Europeană a Interpolului[91].

În scopul sporirii eficienţei depistării automobilelor furate, Secretariatul General al Interpolului lucrează asupra formării băncii europene unice de date cu privire la automobilele furate. Crearea ei, însă, se reţine din cauza complexităţii chestiunilor tehnice şi organizatorice, dat fiind volumul mare de informaţie (anual în ţările Europei se fură circa 2 min. de automobile). Munca de urmărire şi descoperire a autovehiculelor furate deseori nu sfârşeşte cu rezultate pozitive, deoarece lipseşte un mecanism bine pus la punct de restituire a lor.

În fiecare an organele de interne reţin peste 5 mii de automobile ai căror posesori nu sunt identificaţi. O bună parte din aceste autovehicule se află un timp nedeterminat pe terenuri păzite şi la posturile staţionare ale IAS. Conform legislaţiei în vigoare, organelor afacerilor interne nu li s-a acordat dreptul de a stabili statutul juridic al acestor autovehicule, iar comercializarea lor este posibilă numai în baza deciziei judecăţii prin care automobilele sunt declarate fără stăpân. Conform art. art. 264–267 CPC al Rusiei, cererea de a recunoaşte bunurile fără stăpân este depusă la judecătorie de către organul financiar (inspectoratul fiscal), organul local al puterii executive. În practică, dreptul acesta de a se adresa judecăţii este folosit extrem de rar. De exemplu, în oraşul Moscova, în 1995, nu a fost comercializat niciun autovehicul fără stăpân, în regiunea Moscova s-au pus în vânzare doar 64 din cele 1558 câte se aflau la păstrare în subdiviziunile IAS.

În Rusia, conform explicaţiei Procuraturii Generale,

91 Metodica combaterii furturilor şi răpirilor de automobile. Lyon, 1966.

decizia în privinţa acestor autovehicule poate fi luată numai după intrarea în vigoare a hotărârii judecătoreşti, sau după expirarea termenului de atacare a ordonanţei ori a deciziei de clasare a acţiunii, iar în cazul apariţiei litigiului – numai de către judecată, la cererea persoanei interesate. În practică, posesorii legitimi (companiile de asigurare), care se află peste hotare, nu se adresează judecăţii din Federaţia Rusă, iar decizia în cauza penală a unui stat străin, dacă ea există, nu este adusă la cunoştinţa organului de interne de la locul de reţinere a automobilului.

Modul existent de restituire a automobilelor posesorilor legitimi care locuiesc peste hotarele ţării nu reglementează acţiunile organului afacerilor interne din Rusia care a reţinut autovehiculul furat şi contribuie astfel la orientarea grupărilor criminale ruse către ţările occidentale, la înflorirea practic nepedepsită a businessului auto infracţional de orientare internaţională şi devalorizează eforturile organelor de interne, îndreptate spre descoperirea automobilelor de marcă străină furate.

Prin urmare, automobilele aduse în Rusia şi reţinute ca fiind date în urmărire, fie că sunt ţinute un timp nedeterminat sub paza organelor afacerilor interne, fie că (în lipsa informaţiei concrete de la iniţiatorii căutării) sunt restituite celor ce le-au procurat. În acest din urmă caz, exploatarea autovehiculelor cu pricina practic nu este posibilă, deoarece ele continuă să se afle în căutare.

Asigurarea unei cooperări eficiente a organelor Inspecţiei Auto de Stat (sau a organelor analoge) ale ţărilor membre ale CSI pe linia căutării autovehiculelor şi combaterii criminalităţii necesită o bună coordonare în soluţionarea următoarelor chestiuni:

— Introducerea unui regulament clar de trecere a frontierei cu autovehiculul, de vânzare şi de folosire a lui;

— Coordonarea cerinţelor la înmatricularea autovehiculului, a formularelor, documentelor de înregistrare, precum şi a documentaţiei de parcurs şi permiselor de conducere;

— Examinarea băncilor de date privind autovehiculele furate, răpite şi implicate în acţiuni infracţionale;

— Introducerea reglementării normative în cooperarea operativă privind combaterea şi descoperirea infracţiunilor.

În cazul păstrării structurii unice a industriei de automobile, va fi necesară, de asemenea, şi o reglementare unică a cerinţelor privind marcarea autovehiculelor şi protecţia tehnică contra furtului, stabilirea modului de schimb reciproc regulat de soluţii analitice şi normativ-metodice.

Una din cauzele principale ale situaţiei create este şi lipsa unui mecanism bine pus la punct de evidenţă, estimare şi comercializare a autovehiculelor confiscate şi a celor fără stăpân. Conform Regulamentului cu privire la Serviciul Fiscal de Stat al Federaţiei Ruse, automobilele răpite şi descoperite sunt restituite posesorilor. Lucrul acesta este pus în sarcina inspectoratelor fiscale de stat.

În ultimii ani creşte numărul reclamaţiilor din partea cetăţenilor în legătură cu incertitudinea apartenenţei juridice şi a statutului juridic ale automobilelor descoperite pe teritoriul Rusiei, care figurează în banca de date a Biroului Naţional al Interpolului ca fiind în căutare, precum şi a celor reţinute ca urmare a răspunsului pozitiv la cererea făcută prin Interpol. Totodată, în multe cazuri faptul aflării autovehiculului în căutare se stabileşte după vânzarea acestuia. Aceste autovehicule ori se află la păstrare în organele afacerilor interne, ori, conform explicaţiilor Procuraturii Generale a Federaţiei Ruse din 29.07.94, nr. 15/6 – 406 – 94, prin decizia organului afacerilor interne sau a procuraturii, sunt transmise, sub o formă oarecare de obligaţie, celor ce le-au procurat.

Înmatricularea unor astfel de automobile în subdiviziunile IAS sau permiterea exploatării lor în continuare sunt posibile numai printr-o decizie a judecăţii, luate în temeiul reclamaţiei împotriva acţiunilor organelor afacerilor interne în legătură cu faptul reţinerii

autovehiculului sau al refuzului de înregistrare a lui. În cazul unei astfel de decizii, însă, exploatarea automobilului practic nu va fi posibilă din lipsa mecanismului de excludere a lui din numărul celor căutate pe linia Interpolului.

În scopul de a evita acţionarea în justiţie a organelor afacerilor interne de către cumpărătorii oneşti, precum şi ţinând seama de faptul că pentru reţinerea autovehiculelor importate serveşte informaţia existentă în sistemul informaţional „Avtopoisk” (Şi Rozâsk) primită de la Interpol, se impune instituirea unui mecanism unic de examinare a cererilor de înregistrare.

În vederea reglementării activităţii organelor de drept privind reţinerea, confiscarea, păstrarea şi restituirea autovehiculelor aflate în urmărire, Ministerul Afacerilor Interne a pregătit o instrucţiune corespunzătoare ce cuprinde următoarele principii de bază:

— Mijloacele de transport se înregistrează la Inspectoratul Auto de Stat în curs de 5 zile din momentul dobândirii lor în proprietate. Înregistrarea se face în beneficiul persoanelor fizice care au împlinit vârsta de 18 ani şi al întreprinderilor, instituţiilor, organizaţiilor ca persoane juridice. La înregistrare sunt prezentate documente ce confirmă dreptul de proprietate asupra mijloacelor de transport auto (factura întreprinderii comerciale, acte notariale sau vamale, procese-verbale de predare-primire din partea întreprinderilor producătoare). Pentru autovehiculele înregistrate se eliberează fişe tehnice, iar în prezent – adeverinţe de înregistrare a mijloacelor tehnice. IAS din republici, ţinuturi, regiuni primesc formularele documentelor de înmatriculare, conform unor cereri-contracte, de la întreprinderile poligrafice deţinătoare de licenţă pentru dreptul de tipărire a acestei producţii.

— Autovehiculele importate se înmatriculează în temeiul documentelor eliberate de către organele Comitetului de Stat al Vămilor. În rest, modul de

înmatriculare este acelaşi ca şi cel stabilit pentru automobilele cumpărate în Rusia. Evidenţa autovehiculelor înregistrate se ţine la nivel regional. O evidenţă federală unică nu există. Evidenţa conţine toate datele privind automobilul înregistrat (numărul de înmatriculare, numărul motorului, numărul caroseriei, numărul şasiului, culoarea etc.) şi date despre posesor (persoană fizică sau juridică).

— Tipurile, dimensiunile principale şi cerinţele tehnice faţă de plăcile de număr (număr de circulaţie) sunt stabilite de standardul P 50577 – 93 „Государственные регистрационные знаки транспортных средств. Типы и основные размеры”.

— Standardul de stat P 50577 – 93 nu prevede plăci de număr pentru export, iar evidenţa numerelor de circulaţie furate sau pierdute nu se face în mod centralizat. În cadrul sistemului automatizat în vigoare de căutare a autovehiculului răpit sau furat „Rozâsk”, o astfel de evidenţă a fost introdusă începând din 1994.

— În cazul modificării legate de dreptul de proprietate asupra mijlocului de transport, IAS introduce în fişa tehnică înscrierea corespunzătoare privind scoaterea din evidenţă a autovehiculului, iar la IAS de la locul de trai al noului posesor se indică datele lui (numele, prenumele, patronimicul, adresa). Începând din 1994, fiecărui nou posesor de autovehicul i se eliberează certificat de înregistrare. Atunci când autovehiculul este scos din evidenţă, numărul vechi de înmatriculare se predă la IAS, posesorului i se eliberează număr de tranzit, iar la înregistrarea mijlocului de transport pe numele noului posesor se dau numere de circulaţie noi. Formele pentru autovehiculele destinate exportului sau importului se fac la organele vamale. Documentele pentru autovehicule la trecerea frontierei sunt examinate de organele vamale.

Între MAI al Rusiei şi Comitetul de Stat al Vămilor există un acord privind elaborarea în comun, din 1994, a sistemului automatizat de evidenţă a autovehiculelor importate şi exportate, care permite verificarea bazei de

date referitoare la mijloacele de transport aflate în urmărire. Autovehiculul sosit de peste hotare cu încălcarea regulilor vamale nu va fi înregistrat la Inspectoratul Auto de Stat şi nu poate fi exploatat. În prezent, la intrarea şi ieşirea din Rusia, datele de bază ale automobilului şi conducătorului auto nu se fixează. În documentele automobilului se înregistrează trecerea prin vamă. Dacă se dovedeşte că automobilul cumpărat a fost furat, el este predat posesorului legitim. Litigiile pot fi soluţionate prin judecată. Atunci însă când s-a stabilit că automobilul cumpărat se află în banca de date ca fiind în urmărire, automobilul este reţinut până la clarificarea împrejurărilor, iar organul de interne care efectuează ancheta (investigaţia) este înştiinţat fără întârziere. Dacă cumpărătorul consideră că este posesorul legitim al automobilului, el este în drept să soluţioneze problema prin judecată.

Există o evidenţă centralizată destinată colectării, sistematizării, păstrării şi prelucrării informaţiei cu privire la mijloacele de transport şi remorcile căutate şi cele fără stăpân. Evidenţa este folosită la înfăptuirea măsurilor de urmărire, precum şi la înregistrarea autovehiculelor în subdiviziunile IAS. Formarea evidenţei se efectuează în cadrul sistemelor de informare-căutare „Avtopoisk”, care este parte componentă a Bazei Federale de Informaţie Criminală a MAI al Rusiei, şi „Rozâsk”, destinat sprijinului informaţional al Inspectoratului Auto de Stat în vederea căutării autovehiculelor răpite şi celor furate.

Reţinerea automobilului se face în temeiul informaţiei din banca de date privind căutarea lui. Automobilul este reţinut pe un termen necesar efectuării anchetei prealabile sau penale. În plan procedural, termenul maxim de reţinere a automobilului nu este menţionat. Paralel cu aceasta, automobilul este transmis posesorului legal în temeiul documentelor care confirmă dreptul său la proprietate, precum şi a deciziei organului afacerilor interne care efectuează ancheta asupra cazului de furt sau de răpire a autovehiculului.

Toată documentaţia în organele afacerilor interne ale Rusiei este în limba rusă. Decizia de confiscare (transmitere către posesor) a autovehiculului o ia anchetatorul şi este legalizată cu ştampila organului de interne.

§5. Colaborarea poliţiei cu companiile de asigurări în lupta împotriva circuitului ilegal al mijloacelor de transport auto

Unul din factorii ce reţin activitatea poliţiei în lupta împotriva furturilor de autovehicule îl constituie restricţiile bugetare. De aici rezultă lipsa resurselor financiare, tehnice şi umane, necesare combaterii eficiente a criminalităţii. În unele ţări, problemele finanţării activităţii poliţiei sunt soluţionate din contul atragerii mijloacelor companiilor de asigurare, interesate în prevenirea furturilor de automobile, deoarece daunele pe care le pricinuieşte acest gen de infracţiuni sunt foarte mari.

Astfel, încă în 1984 în statul Michigan (SUA) câteva companii, care plăteau prime de asigurare enorme posesorilor de automobile furate, s-au asociat şi au format un grup lobist având ca scop transpunerea în viaţă a iniţiativelor privind combaterea furturilor de autovehicule. Grupul a propus poliţiei ajutorul său în acordarea de mijloace pentru completarea şi dotarea tehnică a unor unităţi de poliţie suplimentare de combatere a comerţului ilicit cu mijloace de transport auto. Mai târziu, pe baza grupului s-a constituit Consiliul pentru prevenirea furturilor de automobile. El a luat decizia ca, începând din 1986, să fie mărite cu 1 dolar toate taxele de asigurare necomerciale. Mijloacele financiare suplimentare astfel adunate sunt plasate într-un fond de trust, veniturile căruia se folosesc pentru asigurarea activităţii brigăzilor de poliţie speciale. Spiritul activ de care au dat dovadă firmele de asigurare a avut ca rezultat reducerea vizibilă a numărului furturilor de automobile în Michigan pe fundalul creşterii acestor infracţiuni în alte state ale ţării.

După adoptarea, în 1992, a Legii cu privire la combaterea furtului de autovehicule, pe întreg teritoriul

ţării au început să se creeze structuri analoge. Ele îşi formează fondurile parţial din impozitele pe mijloacele de transport şi parţial – din defalcările de 1 dolar din taxele de asigurare pentru fiecare automobil asigurat. Totodată, mijloacele adunate pot fi utilizate numai pentru consolidarea organelor de drept care se ocupă cu lupta împotriva răpirii mijloacelor de transport.

Fiecare comitet are dreptul să primească o sumă proporţională cu numărul de automobile asigurate ce se află sub jurisdicţia lui. Statul care nu este membru al sistemului naţional de informaţie asupra mijloacelor de transport auto nu poate conta pe obţinerea amintitelor fonduri. Pentru programul de activitate a comitetelor, înfăptuit în 1993–1995, s-au alocat 10 min. de dolari.

Experienţa SUA a fost studiată în mod special de către Ministerul Afacerilor Interne al Marii Britanii. În 1994 în cadrul Ministerului a fost format un grup pentru prevenirea furturilor de autovehicule, constituit din reprezentanţi ai poliţiei, ai societăţilor de asigurare, ai industriei de automobile şi ai diferitelor asociaţii ale automobiliştilor. Invitaţia grupului de a majora cu 50 de pense taxele de asigurare, şi aşa mari, pentru formarea fondului de ajutorare a poliţiei n-a fost susţinută de multe societăţi. În afară de aceasta, înainte de 1995, când a intrat în vigoare Legea cu privire la poliţie şi judecătoriile magistraţilor, chestiunile sponsorizării în activitatea poliţiei nu erau reglementate legislativ. Cu toate acestea, după o serie de negocieri între poliţie, Asociaţia asiguratorilor britanici şi Asociaţia de asigurare Lloyd, societăţile de asigurare au fondat o cameră de clearing, unde toate subdiviziunile de poliţie din Anglia şi Ţara Galilor îşi pot prezenta cererile de ajutor.

La cererea societăţilor de asigurare, în subdiviziunile de poliţie este numit un ofiţer coordonator al ajutorului de sponsor. În obligaţiile sale intră întocmirea cererilor subdiviziunii (şi fundamentarea lor) pentru acordarea mijloacelor băneşti sau tehnice speciale. Cererile sunt depuse după o formă anumită. Camera de clearing

difuzează cererile în rândul societăţilor de asigurare şi, în curs de trei săptămâni, trimite răspuns poliţiei despre acceptarea lor spre plată. După trecerea a şase luni, camera verifică folosirea mijloacelor afectate. Astfel de verificări pot fi făcute periodic şi de acum încolo. Camera ţine o evidenţă centralizată a cererilor acceptate spre executare şi a rezultatelor obţinute în lupta împotriva furturilor de autovehicule.

La sumele cerute nu se fixează restricţii. În schimb, nu se examinează cererile privind recompense acordate poliţiştilor, precum şi de alocare a mijloacelor pentru activităţi ce nu sunt legate de combaterea furturilor de autovehicule. Banii se acordă pentru procurarea utilajului de urmărire şi a altor mijloace tehnice operative, plata informatorilor, perfecţionarea şi implementarea sistemelor de informare-urmărire, funcţionarea liniilor telefonice „fierbinţi” de legătură cu poliţia, ridicarea nivelului de pregătire profesională a poliţiştilor.

La începutul anului 1996, aproximativ o jumătate din forţele poliţieneşti ale ţării au solicitat ajutorul camerei de clearing. După părerea poliţiei, tendinţa spre reducerea numărului de automobile furate, ce se contura în ţară, a fost rezultatul unei serii de factori, printre care un loc important îi revine stabilirii unor contacte strânse cu societăţile de asigurare. Persoanele oficiale de la Ministerul Afacerilor Interne al Marii Britanii subliniază faptul că iniţiativa examinată trebuie să existe ca un element suplimentar, dar nu în locul multor altor contacte, deja statornicite, ale poliţiei cu sponsorii. În prezent, subdiviziunile de poliţie au voie să primească ajutor de la sponsori în proporţie de 1% din alocaţiile de la buget. În practica poliţiştilor sunt cunoscute şi alte forme de cooperare cu societăţile de asigurare, în special în organizarea căutării automobilelor furate şi restituirii lor.

În baza acordurilor cu organele de poliţie şi vamale, Uniunea asiguratorilor contra daunelor din RFG (Vadă) a organizat activitatea unor birouri speciale, care se ocupă de soluţionarea problemei readucerii în ţară a

automobilelor scoase în mod ilegal. Astfel de birouri acţionau la începutul anului 1995 şi pe teritoriul Poloniei, Bulgariei, Cehiei. Personalul lor era constituit din 37 de lucrători. Birourile Vadă din exterior au stabilit contacte permanente între poliţiile ţărilor din Europa de Est şi RFG. În activitatea lor, birourile Vadă se bazează pe normele de drept din acele state în care lucrează. Organele locale de poliţie primesc de la birou informaţia despre automobilele furate şi date în căutare pe teritoriul RFG şi, la rândul lor, le informează despre descoperirea autovehiculelor furate. Experţii Vadă participă la depistarea mijloacelor de transport furate, la identificarea posesorilor lor legitimi cu ajutorul bazelor de date, inclusiv şi ale altor uniuni de asigurare din Europa Occidentală. Biroul organizează primirea din RFG, traducerea în limba ţării unde a fost descoperit autovehiculul şi transmiterea către organele de anchetă a documentelor necesare pentru automobilele identificate, pregăteşte contracte pentru restituirea lor.

De regulă, poliţia ţine automobilele furate (şi descoperite) la staţii de parcare private, cu paza asigurată. Păstrarea lor este plătită de stat. În mod obişnuit, plata pentru păstrarea autovehiculelor este destul de mare. Biroul Vadă îşi asumă cheltuielile pentru păstrarea automobilelor furate şi descoperite şi realizează returnarea lor după rezolvarea tuturor problemelor juridice legate de aceasta.

În 1994 birourile externe ale Vadă au identificat 3 mii de automobile furate. Jumătate din ele Vadă le-a întors în RFG de sine stătător. Celelalte au fost aduse pe teritoriul ţării de către transportatori particulari. Mijloacele de transport ce se află la păstrare sunt o sursă de venit pentru transportatorii particulari. Ei adună informaţii despre astfel de autovehicule şi propun firmelor de asigurare să efectueze transportarea lor în direcţie inversă – în primul rând, a automobilelor scumpe, la legalizarea cărora nu apar probleme juridice. Spre deosebire de transportatorii particulari, Vadă efectuează returnarea tuturor automobilelor descoperite, indiferent de valoarea

lor şi de problemele juridice legate de înapoierea lor în RFG.

Transportarea automobilelor în Germania, cu rare excepţii, se face în mod organizat. Informaţia despre ele, la momentul expedierii, Vadă o comunică Direcţiei federale a poliţiei criminale şi Direcţiei pazei de frontieră.

În opinia poliţiei şi societăţilor de asigurare, o piedică în calea bunei desfăşurări a acţiunilor în comun la căutarea şi restituirea posesorilor legali a mijloacelor de transport furate o constituie lipsa unui contract cu privire la asistenţa juridică între RFG şi ţările Europei Centrale şi de Est.

§6. Mecanismul de preîntâmpinare a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport şi realizarea lui

Un rol important în problema preîntâmpinării răpirilor şi furturilor revine măsurilor de protecţie antifurt, întreprinse de producătorii de automobile. Să examinăm aspectele principale ale problemei.

BMW. Conform reprezentantului firmei BMW, diferite ansambluri ale automobilului produs de firma sa conţin coduri de identificare. În scopul securităţii, datele privind identificarea automobilelor sunt cunoscute doar de câţiva reprezentanţi ai firmei.

Automobilele BMW produse în Marea Britanie au pe parbrizuri numere de identificare, care nu pot fi falsificate. Toate cererile de dublicate de chei sunt de asemenea introduse în computer. Numărul de identificare al automobilului constă din 17 cifre, dintre care ultimele şapte conţin numărul şasiului. Cât despre caroseria automobilului, aici numărul de identificare este evident. Reprezentanţii Asociaţiei producătorilor de automobile din Franţa consideră nereuşit, în legătură cu aceasta, faptul că numărul de identificare este aplicat la un loc vizibil, presupunând că lucrul acesta le va înlesni infractorilor posibilitatea de falsificare a documentelor. Practica, însă, arată că în Marea Britanie plasarea numărului de identificare la loc vizibil a contribuit la reducerea numărului de furturi de automobile de marca BMW.

Mercedes-Benz. Dealerii principali ai firmei Mercedes-Benz îşi exprimă dorinţa de a colabora cu poliţia în prevenirea furturilor de automobile.

În diferite ţări ale lumii au fost implementate câteva sisteme eficiente de protecţie contra furturilor. Cea mai largă răspândire au avut-o dispozitivele produse în Italia – „Spy Ball K-720”, „Sirio 777”, „Lazer line”, „GT 21”, „Gamma 8.000 TITANUM”; în SUA şi Taiwan – „Cliffoză”, „Enforcer”, „Code Alarm”; în Singapore – „Benxon”.

Toate dispozitivele de securitate de acest tip sunt dotate în diverse combinaţii cu anti-scanere şi anti-grabbere (codul „Fantoma”), cu funcţia „Panica”, senzor de închidere-deschidere a uşilor, senzor de lovitură, legănare (şoc-senzor), protecţia volumului interior al salonului automobilului (radar-senzor), regim de alarmă sonoră şi luminoasă, punerea sub protecţie silenţioasă.

Sistemele de elită şi, prin urmare, mult mai scumpe, prevăd o serie de posibilităţi suplimentare de protecţie a automobilului contra furtului şi sporirea gradului de servicii în exploatare. Din acestea fac parte, între altele: autoimobilizatorul, care blochează de la 2 până la 3 circuite electrice ale automobilului (pompa de benzină, sistemul de aprindere, demarorul); conectarea la lacătul central; radar-senzor de dublă zonă asigură protecţia volumului interior şi al zonei exterioare ale automobilului.

O importanţă destul de mare o au şi dirijarea accesoriilor suplimentare (lacăt electromecanic pentru capotă şi portbagaj), branşarea luminii în salonul automobilului atunci când este scos sau pus sub protecţie, conectarea senzorului cu microunde, conectarea sirenei autonome, închiderea-deschiderea ferestrelor şi trapei de la distanţă, pornirea motorului de la distanţă, blocarea automată a uşilor în cazul conectării sistemului de abumaj.

Totuşi, în ciuda numărului foarte mare de dispozitive electronice moderne de radiosemnalizare, costul cărora împreună cu cel al instalării oscilează de la 160 până la 1700 $ SUA, numărul de furturi nu scade ci, dimpotrivă, creşte. Lucrul acesta se explică prin faptul că orice sistem

electronic se uzează moral foarte repede, deoarece răpitorii, care câştigă bani enormi din vânzarea automobilelor furate, mai devreme sau mai târziu însuşesc metodele de depăşire a lor.

§7. Mijloace mecanice de protecţie a automobilului contra răpirii[92]

Toate mijloacele mecanice de protecţie blochează un anumit dispozitiv de comandă al maşinii. Sortimentul acestor dispozitive este destul de mare: lacăt la volan, lacăt la roata de cârmă şi pedale, lacăt la două pedale. În ultimul timp se bucură de popularitate lacătul ce blochează maneta de comutare a vitezelor MUL-T-LOSC (Israel) şi AUTO GEAR SHIFT LOSC (Taiwan).

În condiţii obişnuite, materialul din care sunt confecţionate lacătele ce blochează maneta de comutare a vitezelor nu poate fi tăiat cu ferestrăul.

Costul mijlocului mecanic de protecţie, împreună cu instalarea, variază de la 15 la 200 $ SUA.

Întreprinderea „Bewsko” (Rusia) confecţionează dispozitive mecanice antifurt (lacăt la roată) „Buldog” şi „Kapkan” la preţul de 30 şi, respectiv, 35 $ SUA. Lacătul la roată a demonstrat un foarte înalt grad de protecţie contra furturilor (într-un an niciun furt), dar un neajuns esenţial al acestui lacăt este instalarea şi scoaterea lui de pe roată (procedeu dificil şi care necesită un volum mare de muncă); un alt neajuns este sfera limitată de aplicare a lui (numai pentru modelele VAZ).

În principiu, mijloacele tehnice de protecţie antifurt pot fi împărţite în 2 clase mari: mijloace de protecţie contra răpirilor şi mijloace de urmărire a automobilelor furate. Chiar şi în cazul unei aplicări masive a celor dintâi, numărul de furturi practic nu scade (mai exact, fără aplicarea lor el ar fi mult mai mare), utilizarea mijloacelor tehnice de căutare este o condiţie necesară de ridicare a eficienţei preîntâmpinării furturilor. Cu atât mai mult cu

92 Organizaţia Internaţională a Circulaţiei Rutiere. *Servicii consultanţă şi informaţie în chestiunile combaterii criminalităţii legate de furturile şi răpirile mijloacelor de transport* sub redacţia generală a lui V. Untilă, vol. 2, *Mijloace şi sisteme tehnice de prevenire a furturilor şi răpirilor mijloacelor de transport*. Geneva, 1997.

cât astfel de mijloace sunt aplicate de organele de drept, fapt care asigură o combatere calificată, din punct de vedere juridic şi operativ, a infracţiunilor de acest tip.

Se aplică pe larg, de asemenea, şi codificarea antifurt, care constă în imprimarea în peste 15 locuri a marcajelor vizibile (pe suprafeţele geamurilor) şi invizibile (pe piesele scoase la demontarea automobilelor, pe piesele de schimb). Marcajele reprezintă un cod de identificare – individual pentru fiecare automobil –, constând dintr-o combinaţie de litere şi cifre. Ele se aplică conform standardului adoptat de către ţările Europei Occidentale. Marcajele aplicate sunt practic imposibil de înlăturat. Informaţia despre automobilul codificat se introduce în banca internaţională de date, ceea ce permite descoperirea automobilului furat pe teritoriul Europei Occidentale. Costul codificării antifurt a transportului auto este de circa 50 $ SUA. Conform datelor statistice, sunt răpite cel mult 0, 1% din autovehiculele codificate, deoarece: automobilul devine „neinteresant” pentru răpitori; se simplifică procesul de urmărire a automobilului furat; este posibilă identificarea automobilului furat după un singur marcaj.

Unul din neajunsurile serioase ale codificării antifurt, care limitează eficacitatea ei, este faptul că automobilul furat poate fi identificat numai în cazul descoperirii lui, fie şi dintr-o simplă bănuială. În acest sens, codificarea antifurt este o metodă nu atât de urmărire, cât de identificare a automobilului furat.

Un anumit interes prezintă sistemul LO JACK (SUA). În 1986 corporaţia Lo Jack a elaborat şi implementat un complex de mijloace tehnice de căutare a autovehiculelor furate, bazat pe radiogoniometria dispozitivului de radioemitere instalat pe ele. În cazul aplicării sistemului Lo Jack se reduce considerabil imprecizia locului de aflare a automobilului furat. Probabilitatea descoperirii automobilului, dotat cu sistemul LO JACK, sub aspect tehnic se dovedeşte a fi de la şase până la câteva zeci de ori mai mare faţă de posibilităţile de acţiune ale unor

sisteme analogice. Se reduce, respectiv, timpul de căutare a automobilului şi creşte probabilitatea de reţinere a răpitorului.

În momentul de faţă, sistemul LO JACK se aplică cu succes în 13 state ale SUA şi 14 ţări din Europa, Asia şi America. Se rezolvă problemele aplicării lui încă în 8 ţări, cu cel mai diferit nivel de dezvoltare, de la Marea Britanie până la Ecuador, Trinidad şi Tobago. Aceasta a permis corporaţiei să elaboreze metode flexibile de completare şi extindere a sistemului în funcţie de condiţiile concrete de utilizare.

Vom caracteriza încă o serie de sisteme care au scopul de a preveni răpirea sau furtul mijloacelor de transport.

TRACKER. Un aspect important al sistemului îl constituie plasarea în automobil a unui emiţător ascuns de radio prin impulsuri. În timpul răpirii, emiţătorul începe să funcţioneze. Toate serviciile poliţieneşti din Anglia sunt dotate cu radioreceptoare care citesc informaţia de la emiţător şi identifică automobilul răpit.

TRACK BACK. Sistemul emite un semnal radio la încercarea de a mişca din loc automobilul. Cu ajutorul radioreceptorului, de exemplu, „Aflarări”, posesorul automobilului este informat despre faptul acesta şi trebuie să confirme răpirea. Din acest moment serviciul local al poliţiei urmăreşte deplasarea automobilului pe harta computerizată şi recepţionează toată informaţia necesară.

DEMOISKEN. Aici, de asemenea, la încercarea de a mişca din loc automobilul se emite un semnal. Cu ajutorul receptorului instalat în automobilul poliţiei, aceasta este pusă la curent cu trecerea automobilului pe lângă post. Omul legii poate descoperi autoturismul după sirena din automobilul poliţienesc, după indicatorul luminos; de asemenea, el poate micşora viteza automobilului răpit cu ajutorul dispozitivului de telecomandă. În momentul de faţă producătorilor de automobile din Marea Britanie li se propune holograma vizibilă şi imposibil de falsificat a numerelor de identificare ale automobilelor.

În afară de aceasta, se foloseşte pe larg sistemul de marcare a automobilelor şi a unor ansambluri aparte ale lui. În automobil sunt patruzeci de locuri diferite unde poate fi montat un radioemiţător cu impulsuri. Infractorii ar trebui să demonteze complet automobilul pentru a-l descoperi.

VOLBACK. La posturile de poliţie sunt instalate scanere, iar în automobile există radioemiţătoare cu impulsuri. Când se recepţionează semnalul de răpire a automobilului, emiţătorul începe să funcţioneze; semnalele sunt recepţionate de scanere şi la poliţie se transmite informaţia despre locul de aflare a automobilului furat. Acest serviciu este propus de o firmă particulară. La urmărirea automobilelor participă chiar şi unii cetăţeni particulari, care vând companiilor de asigurare informaţia obţinută.

ECATRA (Asociaţia Europeană de închiriere a Automobilelor) a stabilit contacte cu firmele producătoare de automobile, cu Uniunea Europeană, cu serviciile poliţiei criminale în scopul sporirii securităţii automobilului şi propune următoarele măsuri:

— Standardizarea documentelor de înregistrare şi de proprietate;

— Extinderea sistemului de securitate a închirierii automobilelor în alte ţări;

— Adoptarea unor măsuri legislative privind atelierele de confecţionare a dublicatelor de chei, prin care să fie obligate să ţină evidenţa clienţilor lor.

* * *

Studiul şi analiza efectuate în cadrul prezentei lucrări demonstrează că obiectivul strategic al luptei împotriva criminalităţii organizate în sfera comerţului ilicit cu mijloace de transport constă, în primul rând, în elaborarea unui acord internaţional pe linia combaterii acestui gen de infracţiuni.

Lucrarea de faţă propune un proiect de Convenţie „Cu privire la măsurile de prevenire a răpirilor mijloacelor de transport auto”, în care este elaborat un complex de

măsuri privind prevenirea răpirilor de autovehicule ce participă la circulaţia rutieră internaţională, se propune o procedură juridică generală de restituire a automobilelor furate posesorilor legali sau forme de compensare a pagubei: **în primul rând** – prin unificarea normelor juridice şi a modului de înmatriculare a automobilelor sosite din altă ţară, de scoatere a lor din evidenţă atunci când pleacă peste hotare, stabilirea legalităţii documentelor de înregistrare prin implementarea unui sistem de eliberare a „certificatelor internaţionale pentru mijloacele de transport”; **în al doilea rând** – prin stabilirea modului privind schimbul operativ de informaţie, crearea bazei de date referitoare la mijloacele de transport care participă la circulaţia rutieră internaţională, precum şi la cele scoase din evidenţă; **în al treilea rând** – prin unificarea documentelor internaţionale şi de înregistrare, dotarea lor cu purtători de informaţie.

Proiectul de Convenţie prevede ca ţările care au semnat-o şi ratificat-o să asigure schimbul de informaţii cu privire la mijloacele de transport răpite şi cu privire la toate automobilele scoase din evidenţă. Se presupune, de asemenea, ca ţările-membre ale Convenţiei să asigure integritatea mijloacelor de transport furate şi reţinute sau descoperite şi să ia toate măsurile necesare de restituire a lor posesorilor legitimi într-un termen de până la trei luni din momentul reţinerii, indiferent de stadiul de anchetare şi tragere la răspundere a persoanelor vinovate de săvârşirea infracţiunii.

În proiectul de Convenţie a fost elaborat, pentru prima dată în practica internaţională, un mecanism de restituire a autovehiculelor furate şi apoi descoperite. Mijloacele de transport, strămutate dintr-o ţară în alta, nu pot fi înregistrate fără prezentarea acestui certificat internaţional. Proiectul stabileşte cerinţe faţă de conţinutul şi forma acestui document, precum şi faţă de conţinutul şi volumul de informaţie care trebuie inclus în bazele de date create şi obligatoriu întreţinute în fiecare ţară, cu privire la autovehiculele furate, scoase din evidenţă şi

descoperite. Toată informaţia pe ţări va fi transmisă la baza centrală de date.

Se preconizează ca orice ţară care a aderat la Convenţie să poată face o declaraţie că ea nu se consideră obligată faţă de anumite prevederi ale ei. Nicio prevedere a Convenţiei, în cazul adoptării ei, nu va împiedica ţările ce au semnat-o să încheie alte acorduri bilaterale şi multilaterale privind prevenirea furturilor de autovehicule.

În ţările participante la Convenţie, prin intermediul structurilor special create, în colaborare cu organele naţionale de stat, a început deja implementarea sistemului unic de evidenţă şi elaborare a documentelor pentru participanţii la traficul rutier internaţional. Problemele ridicate în proiectul de Convenţie au o anumită importanţă pentru toate ţările Europei Occidentale şi Centrale, deoarece ele privesc interesele tuturor structurilor de stat şi obşteşti, ale companiilor de asigurare şi ale cetăţenilor. Ţinând cont de faptul că problema răpirii automobilelor capătă un caracter internaţional tot mai pronunţat şi că posesorilor de autovehicule în ţările Comunităţii Europene li se cauzează daune materiale şi prejudicii morale[93] mari, autorii proiectului consideră ca fiind de dorit participarea acestor ţări la crearea condiţiilor favorabile pentru realizarea măsurilor prevăzute în proiectul de Convenţie.

Proiectul de Convenţie, pregătit cu participarea autorului lucrării de faţă, a fost propus de către Organizaţia Internaţională a Circulaţiei Rutiere pentru a fi discutat în organele de lucru ale Comitetului pentru Traficul Intern al CEE al ONU şi s-a bucurat de aprecieri pozitive. În acelaşi timp, el a fost trimis în diferite ţări pentru studiere şi implementare, precum şi pentru introducerea de propuneri şi modificări.

93 Comisia permanentă pentru traficul intern al Consiliului Economic Social al ONU. *Procesele verbale ale şedinţelor 1995 ale GNV*.

RECOMANDAŢII METODICE CU PRIVIRE LA ANCHETAREA CAUZELOR PENALE INTENTATE PE CAZURILE DE FURT ŞI RĂPIRE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT

În ultimii ani au luat o amploare îngrozitoare cazurile de sustragere prin furt şi prin răpire a mijloacelor de transport, care aduc mari prejudicii materiale atât persoanelor fizice, cât şi persoanelor juridice.

Acest fenomen negativ în societatea contemporană a găsit organele competente de combatere a acestui flagel nepregătite pentru a opune rezistenţa cuvenită valului de criminalitate.

Conform datelor statistice în anul 1998 s-a produs o micşorare substanţială a criminalităţii, privind furtul şi răpirea mijloacelor de transport.

Astfel, numărul de răpiri ale mijloacelor de transport înregistrate în anul 1998 este de 282 sau cu 20, 6 la sută mai puţin ca în anul 1997.

E analogică situaţia cu furturile automobilelor. În a. 1997 au fost înregistrate 615 cazuri, pe când în 1998 – 473 cazuri, sau cu 23, 1 la sută mai puţin.

Furturile de motociclete se caracterizează prin următoarele cifre: 218 cazuri în 1997, iar în 1998 – 185 sau cu 15, 1 la sută mai puţin.

Aşadar, în total au fost comise infracţiuni privind furturile şi răpirile mijloacelor de transport: în a. 1997 – 922, iar în a. 1998 – 731, deci cu 20, 7 la sută mai puţin.

Situaţia în ce priveşte descoperirea infracţiunilor de acest gen este următoarea: din numărul total de infracţiuni comise în 1997 (922) au fost descoperite numai 197 sau 21, 4 la sută, iar în anul 1998 din 731 crime au fost descoperite 219 sau 30,0 la sută.

Cele mai frecvente cazuri de comitere a furturilor şi de răpire a mijloacelor de transport au avut loc în oraşele Chişinău şi Bălţi.

În 1997 în or. Chişinău au fost înregistrate 464 infracţiuni de acest gen şi descoperite 49 sau 10, 6 la sută,

în anul 1998 – 347, descoperite 65 sau 18, 7 la sută.

Comparativ situaţia s-a îmbunătăţit, însă e departe de a fi satisfăcătoare.

Rezultate modeste sunt înregistrate la capitolul anchetarea şi deferirea în justiţie a dosarelor penale cu privire la infracţiunile menţionate.

În anul 1998 au fost anchetate în total 731 de infracţiuni privind răpirile şi furturile mijloacelor de transport, în judecată fiind trimise doar 107 dosare penale sau 14, 6 la sută. În anul 1997 acest indice a fost şi mai mic – 13, 1 la sută.

Deosebit de alarmantă este situaţia la capitolul anchetarea dosarelor penale privind furturile de automobile: din cele 473 dosare penale anchetate în 1998 au fost trimise în judecată doar 42 sau 8, 9 la sută, iar în 1997 numai 6, 2 la sută.

Analiza ne arată că principalele cauze ale răpirii şi furturilor mijloacelor de transport sunt:

— Sporirea considerabilă a numărului mijloacelor de transport, mai cu seamă în proprietate personală, ceea ce creează un teren favorabil pentru furtul lor. Numărul a/v*[94] a crescut vertiginos în ultimii ani datorită obţinerii independenţei Republicii Moldova şi posibilităţii populaţiei de a importa automobile din statele străine;

— Crearea în republică a unei pieţe puternice de desfacere a mijloacelor de transport furate, mai cu seamă a pieselor de schimb sustrase din maşinile furate, la un preţ cu mult mai redus ca al celor importate în republică în mod legal;

— Existenţa unei frontiere transparente cu Ucraina, înfiinţarea unui stat-fantomă în raioanele de est ale republicii, necontrolat de organele constituţionale, corupţia unor servicii vamale creează condiţii favorabile pentru trecerea ilegală a automobilelor furate în C.S.I.

— Crearea pe teritoriul republicii a unor grupări criminale specializate în furturi de automobile, inclusiv a celor de lux, şi care deţin canale ilegale de desfacere a

94* a/v = autovehicul

obiectelor sustrase;

— Nivelul scăzut de trai al majorităţii populaţiei a facilitat atragerea în sfera de activitate criminală a multor persoane fără ocupaţie şi mijloace de existenţă stabile;

— Neglijenţa proprietarilor în ce priveşte păstrarea mijloacelor de transport.

Totodată, numărul impunător de cazuri de furt al automobilelor, rămase nedescoperite, denotă faptul că serviciile respective ale organelor afacerilor interne nu sunt capabile să descopere şi să cerceteze efectiv toate cazurile de sustragere prin furt a mijloacelor de transport, ceea ce generează apariţia multiplelor petiţii în diferite organe şi instanţe.

Numai în 1998 au fost examinate 12 petiţii de acest fel şi în toate cazurile argumentele expuse în petiţii au fost recunoscute ca întemeiate.

Analiza dosarelor penale suspendate în baza art. 171 p.3 C.P.P. a scos la iveală un şir de lacune comise de lucrătorii organelor de cercetare penală şi de anchetă preliminară, precum şi anumite particularităţi ale anchetării dosarelor penale de acest gen.

Astfel de procese penale trebuie intentate cât mai operativ.

Practica ne dovedeşte că procesele penale pe cazurile de răpire şi furt al mijloacelor de transport sunt intentate de organele de cercetare penală care deseori nu sunt pregătite pentru această activitate. Cauzele penale se intentează cu mari întârzieri, cercetarea penală se efectuează superficial, incomplet şi necalitativ.

O mare parte din procesele penale sunt intentate de lucrătorii organului de cercetare penală sau chiar de inspectorul interimar.

Lucrătorii acestui serviciu nu respectă în deplină măsură cerinţele art.101 C.P.P., care reglementează atribuţiile O.C.P.

Este necesar de a examina minuţios locul incidentului, după toate regulile elaborate de ştiinţa criminalistică, pentru a depista, fixa şi ridica anumite

probe materiale sub formă de urme, obiecte, documente, obiecte purtătoare de urme.

Cu părere de rău, această acţiune penală extrem de însemnată se efectuează superficial şi necalitativ, ori în genere nu se examinează locul infracţiunii, ceea ce practic limitează aria de activitate a anchetatorilor.

La locul crimei nu se deplasează grupul operativ şi de anchetă, în procesul cercetării la faţa locului nu se întreprind măsuri în vederea depistării urmelor, a obiectelor şi microparticulelor, care ar putea fi folosite ca probe materiale obiective pe dosar şi care ar putea servi ca obiecte de cercetare în cadrul expertizelor criminalistice.

Nu se practică examinarea locului unde a avut loc incidentul şi aceste lacune limitează posibilitatea organului de anchetă de a dovedi infracţiunea, chiar şi în cazul unei eventuale stabiliri a persoanelor bănuite.

Există un fenomen frecvent în activitatea organelor de drept, când persoanele, cărora le-au fost sustrase automobilele, nu se adresează operativ organelor de poliţie, dar apelează mai întâi la ajutorul prietenilor, cunoscuţilor şi la anumite structuri nelegale.

Persoanele prejudiciate pierd încrederea în posibilitatea organelor de drept de a restitui paguba materială.

De exemplu, pe dosarul penal indicat şi anchetat la C.P. mun. Chişinău din 14 automobile au fost întoarse proprietarilor doar 3, iar în echivalent bănesc n-au fost restituite 175 353 lei, ori 83, 4 la sută. Avere sechestrată pe dosar nu este.

Cercetarea acestor categorii de dosare penale trebuie efectuată în strânsă colaborare şi interacţiune cu organele operative de poliţie, serviciile vamale, serviciile unităţilor de carabineri şi celor militare.

Practica ne demonstrează că persoanele ce efectuează cercetarea penală ori ancheta preliminară nu informează operativ inspectorii de sector, poliţia rutieră, organele vamale, alte servicii, ceea ce dă posibilitate

infractorilor să scoată mai uşor automobile din republică.

Din cele 197 infracţiuni pe republică, declarate în 1997, poliţia rutieră a descoperit doar 4 sau 2 la sută, în 1998 din 219 – 4 sau 1, 8%.

La un nivel scăzut se efectuează şi ancheta preliminară.

Nu se practică audierea suplimentară a părţii vătămate, nu se stabilesc persoanele care ar putea fi audiate în calitate de martori, nu în toate cazurile se întocmesc planuri comune de efectuare a acţiunilor de anchetă penală şi a măsurilor cu caracter operativ, iar unele planuri, depistate în dosare, sunt formale.

Nu se apelează la serviciile de asistenţă şi înmatriculare a transportului, la serviciile biroului naţional „Interpol” pentru căutarea mijloacelor de transport furate, nu sunt supravegheate pieţele de desfacere a pieselor de schimb.

Pentru efectuarea acţiunilor de anchetă pe teritoriul altor ţări, unde s-au depistat automobilele furate se practică înfiinţarea comisiilor rogatorii internaţionale în baza Convenţiei de la Minsk din 22.01.93 „Despre asistenţa juridică pe dosarele civile, familiei şi penale”.

Aceste comisii rogatorii se deleghează prin intermediul Direcţiei Generale Anchetă Penală, iar materialele pentru introducerea automobilelor furate în Moldova se prezintă în Procuratura Generală în secţia relaţii externe.

Anchetatorii stabilesc şi cazuri când automobilele sunt sustrase în scopul răscumpărării de către persoanele-proprietari.

În scopul descoperirii infracţiunii e necesară conlucrarea cu partea vătămată, organizarea acţiunilor operative, efectuarea altor măsuri cu caracter de urmărire.

Pericolul furturilor şi răpirii automobilelor constă în faptul că infractorii utilizează mijloacele de transport în comiterea unor crime mai grave.

Anchetatorii trebuie să contacteze şi să lucreze paralel şi integru.

În aşa mod trebuie să activeze şi serviciile operative, dacă crimele sunt comise pe teritoriul unor sectoare diferite.

O altă particularitate este anchetarea dosarelor penale pe cazul furturilor mijloacelor de transport, care anterior au fost însuşite deja prin furt.

Constituie o anumită particularitate şi anchetarea dosarelor penale intentate neîntemeiat pe aşa-numitele furturi ale mijloacelor de transport.

Constatăm 2 variante:

a) Proprietarul singur încredinţează automobilul unor persoane cunoscute, ori relativ cunoscute, şi apoi, când apar anumite contradicţii, se adresează la poliţie.

b) Înscenarea furturilor mijloacelor de transport cu scopul sustragerii anumitor sume băneşti din serviciile de asigurare, la concret S.A. „ASITO”.

Modalităţile de recuperare a autovehiculelor furate de peste hotare

Problemele legate de recuperarea şi depistarea automobilelor furate peste hotare creează multe dificultăţi serviciilor de poliţie, proprietarilor de autovehicule şi mandatarilor lor. Este evident că procedurile, sistemul de drept şi cel politic, privind modalităţile de recuperare, variază mult de la o ţară la alta.

În cazul când un autovehicul furat dintr-o ţară este reţinut în altă ţară, sunt anumite proceduri pentru ca el să poată fi restituit proprietarului său legitim.

Prezenta carte, care se vrea un document de referinţă, fără îndoială, nu poate cuprinde totalitatea situaţiilor care pot să se producă şi a măsurilor în vederea recuperării automobilelor ce se găsesc peste hotare.

Atragem atenţia asupra faptului că acest studiu a fost făcut în baza legislaţiei existente la momentul editării, şi că între timp ar fi putut interveni anumite modificări. De asemenea se recomandă de a verifica procedurile ce se vor utiliza pentru fiecare caz înainte de a întreprinde orice acţiune în scopul recuperării unui autovehicul furat.

Pentru a elucida problemele legate de restituirea de

peste hotare a autovehiculelor furate, a fost întocmită o anchetă şi expediată într-un şir de ţări. Răspunsurile primite le punem la dispoziţia cititorilor. În dreptul fiecărui răspuns stă numărul întrebării respective din anchetă. În cazul când răspunsul este „Da” sau „Nu”, va trebui să reveniţi la anchetă pentru a preciza conţinutul întrebării.

ANCHETĂ

1. În ce circumstanţe un autovehicul furat poate fi reţinut în ţara Dumneavoastră?

2. Care sunt procedurile utilizate pentru a informa proprietarul despre locul aflării mijlocului de transport?

3. Cine este responsabil de parcarea autovehiculelor reţinute?

4. Cine suportă cheltuielile pentru parcarea autovehiculului, când acestea sunt necesare?

5. În ce mod automobilul furat este restituit proprietarului legitim?

a) Poliţia se ocupă de restituirea bunului?

b) Tribunalul local este autorizat să restituie a/v?

c) Pentru recuperarea mijlocului de transport este necesară crearea unei comisii rogatorii?

d) Ce documente trebuie să prezinte proprietarul pentru a-şi recupera proprietatea?

6. Sunt stabilite termene pentru recuperarea a/v (de exemplu în cazul, când după o oarecare perioadă, acesta din urmă devine proprietate de stat sau a poliţiei etc.)?

7. Precizările utile referitoare la legislaţia în cauză.

8. Legislaţia ţării Dumneavoastră împiedică restituirea a/v? Care sunt cauzele?

9. Ţara Dumneavoastră a încheiat cu alte ţări tratate, acorduri, convenţii bilaterale referitor la restituirea bunurilor furate? Dacă da, care sunt modalităţile de recuperare a lor?

GERMANIA

1. Un a/v poate fi reţinut în Germania în cazul când:

a) a dispărut în urma comiterii unui delict (furt, răpire, escrocherie) sau în alte cazuri, sau b) autovehiculul în cauză a fost utilizat în raport cu săvârşirea delictului şi capătă o importanţă pentru a fi folosit ca probă.

2. În majoritatea cazurilor poliţia germană este informată despre găsirea a/v peste hotare pe căile Interpol, prin intermediul B.N.C. – lui Wiesbaden. Acest gen de informaţii este în acelaşi timp comunicat de către serviciile de recuperare a autovehiculelor.

Anunţul despre reţinere este întotdeauna transmis fără întârziere serviciului de poliţie care a dat a/v în căutare. Acest serviciu trebuie să informeze proprietarul legitim despre descoperirea lui şi să-l invite să-şi apere drepturile. Recuperarea a/v se încredinţează proprietarului legitim.

3. În caz de descoperire şi reţinere a unui a/v dat în căutare poliţia este împuternicită să-l păstreze. Dacă serviciul de poliţie dispune de spaţiu suficient, a/v se păstrează pe teritoriul serviciului până când proprietarul vine să-l recupereze. Dacă poliţia nu dispune de spaţiu, păstrarea lui poate fi încredinţată unei întreprinderi sau unei organizaţii private, până la recuperarea lui de către proprietar.

4. Cheltuielile ocazionate de păstrare a a/e de către poliţie sau o întreprindere privată (de asemenea în caz de tragere la remorcă) vor fi suportate de către proprietar şi sunt, de obicei, achitate la momentul recuperării.

5. Modalităţile de recuperare a a/e de către proprietarul legitim depind de motivul reţinerii.

a) În cazul descoperirii a/v dat în urmărire pentru „apărarea proprietăţii” sau pentru „identificarea pasagerilor”, poliţia purcede la reţinerea şi păstrarea lui. În aceste cazuri poliţia poate decide să restituie a/v proprietarului.

b) Dacă a/v este dat în căutare, cu scopul de „a păstra probele” sau cu scopul de „confiscare”, poliţia

trebuie să anunţe ministerul public despre descoperirea sau reţinerea unui astfel de a/v. Acest a/v nu poate fi restituit proprietarului decât în urma unei decizii luate de ministerul public sau de tribunal.

c) În ipoteza b), o comisie rogatorie trebuie să se adreseze justiţiei germane pentru obţinerea unei decizii de ridicare a sechestrului.

d) Pentru recuperarea a/e de către proprietarul legitim sunt necesare următoarele documente:

— Certificatul de justificare a proprietăţii (contractul de vânzare sau alt document);

— Copia cererii (tradusă) de semnalare a furtului;

— Certificatul de înmatriculare;

— Certificatul de asigurare, dacă există;

— Persoana care vine să-şi recupereze a/v trebuie să posede un document de identitate pe care trebuie să-l prezinte (paşaport/buletin de identitate). În cazul când proprietarul nu vine personal, dar însărcinează o a III-a persoană pentru recuperarea a/v, ultima trebuie să prezinte o procură tradusă în limba germană şi legalizată.

6. Proprietatea a/v reţinut trece în vistieria statului dacă:

a) proprietarul legitim renunţă la acest a/v;

b) proprietarul legitim nu se ocupă de recuperare, deşi a fost avertizat că trebuie să-şi recupereze a/v într-un termen rezonabil. Acest caz este rezolvat după expirarea termenului.

7. Germania este construită conform unui principiu federal şi cuprinde în total 16 state aliate (landuri). Constituţia noastră pune cea mai mare parte a afacerilor poliţieneşti şi de drept ale poliţiei în responsabilitatea landurilor care au fiecare pentru teritoriul său, legislaţie proprie privind activitatea poliţiei şi dispoziţiile administrative aferente ce reglementează restituirea obiectelor. Totuşi divergenţele între reglementările din diferite landuri nu sunt esenţiale. Este imposibil să expunem în detalii toate reglementările din landuri.

8. Achiziţionarea legală a unui obiect furat este

imposibilă conform dreptului german, principiu reglementat de codul civil german în capitolul privind bunurile şi drepturile reale. Astfel cumpărătorul unui a/v furat, deşi pare a fi un cumpărător onest, este obligat să restituie a/v proprietarului legitim, la cererea acestuia.

9. Republica Federală Germană a semnat acorduri bilaterale sau convenţii privind tot felul de acte juridice cu multe ţări. Noi nu ştim cu precizie care din aceste acorduri şi convenţii se referă în particular la recuperarea obiectelor furate. Până în prezent nu am avut de a face cu cazuri care să pună în faţa noastră probleme juridice de nerezolvat în ce priveşte recuperarea obiectelor furate.

BULGARIA

„Pentru evitarea importului de a/v furate de peste hotare şi înregistrearea lor în Republica Bulgaria, autorităţile de poliţie efectuează verificarea tuturor a/v importate în ţară. În acest scop Interpol Sofia expediază interpelări de verificare pe Zona 2 (cu excepţia ţărilor ASF). B.N.C. Interpol Sofia solicită doar răspunsuri pozitive, stabilind pentru aceasta un termen de 9 zile.

Atunci când B.N.C. Sofia primeşte răspunsuri pozitive în această perioadă de timp, a/v sunt considerate furate peste hotare şi sunt întreprinse acţiunile respective pentru confiscarea a/v şi restituirea lui proprietarului legitim.

În cazul când B.N.C. Sofia nu primeşte răspuns în termenul stabilit, a/v sunt înregistrate pe baze legale în Bulgaria, deoarece nu există dovezi precum că ele ar fi furate.

În cazul când B.N.C. Sofia primeşte răspuns după expirarea termenului de 9 zile, informaţia parvenită este utilizată doar de autorităţile de poliţie. Cazul este transmis la dispoziţia procurorului. Atunci când acesta se convinge că cumpărătorul bulgar n-a comis o infracţiune şi nu există infracţiuni comise pe teritoriul Bulgariei, partea păgubaşă din străinătate poate intenta acţiuni de protecţie a drepturilor sale în mod particular în Curtea respectivă din Bulgaria”.

ANDORA

1. Conform dispoziţiilor generale ale Codului nostru de procedură penală privind reţinerea a/v furat de peste hotare şi găsit pe teritoriul Andorei, poliţia noastră iniţiază o anchetă preliminară. În cadrul ei se va putea reţine preventiv orice obiect care ar fi fost în raport cu infracţiunea comisă (Art.26) şi îndeosebi un autovehicul.

Această arestare preventivă va putea fi realizată în baza unei simple cereri a unui serviciu de poliţie străin.

A/v poate fi de asemenea reţinut de către Judecată. Judecătorul are dreptul să reţină toate obiectele utile pentru efectuarea cu succes a anchetei. El e autorizat să împuternicească cu acest drept poliţia.

2. Găsirea unui a/v presupus ca furat este întotdeauna comunicată prin intermediul Interpolului. Dacă se cunoaşte victima furtului, poliţia din Andora intră în legătură directă cu Interpolul pentru a informa despre aceasta.

3. Judecătorul alege locul de păstrare, dar în principiu, autoturismele reţinute sunt stocate într-un garaj ce aparţine Administraţiei publice.

4. Stocarea presupune cheltuieli pentru păstrarea a/v reţinut care trebuie să fie suportate de către victima furtului.

5.

a) Poliţia este, în principiu, împuternicită să restituie a/v furat proprietarului său legitim, dacă niciun dosar privind această afacere nu trebuie să fie transmis judecăţii (nu a fost săvârşit niciun delict, şi autorii furtului sau complicii nu au fost reţinuţi).

b) Dacă cazul este examinat de judecată, atunci pentru restituirea a/v furat estre necesară autorizarea judecătorului.

c) Pentru recuperarea automobilului nu este necesară formarea unei comisii rogatorii internaţionale.

d) Pentru a putea recupera a/v, proprietarul trebuie să prezinte următoarele documente:

— Copia cererii depuse privind furtul a/v.

— Documentele de asigurare a a/v autentice şi care confirmă descoperirea riscurilor de accident în Andora (cartea verde, de exemplu).

— Permisul de conducere.

— Dacă proprietarul a/v deleghează un mandatar pentru recuperare – permis notarial.

— Paşaport sau buletin de identitate al proprietarului sau al mandatarului.

6. Nu există termene pentru recuperarea a/v.

7.

8. Conform informaţiilor deţinute, justiţia din Andora nu s-a pronunţat referitor la cazul unui a/v furat peste hotare şi găsit pe teritoriul ţării noastre în posesia unui cumpărător onest. Conform dreptului comun, a/v nu va fi restituit proprietarului iniţial dacă cumpărătorul este onest.

9. Până în prezent, ţara noastră nu a încheiat niciun tratat bilateral sau convenţie privind recuperarea bunurilor furate.

ARMENIA

1. Sechestrarea bunurilor furate, inclusiv a autovehiculelor, este reglementată de art. art.158, 160–162 ale Codului de procedură penală al Republicii Armenia. Dacă e cazul, judecătorul sau autorităţile locale pot autoriza reţinerea a/v în cadrul unui proces.

2. Proprietarul (victima furtului) poate fi informat despre locul aflării a/v prin diferite modalităţi, dar, dacă el se găseşte peste hotare, informaţia va fi transmisă de către B.N.C. Interpol, Armenia.

3. Stocarea autovehiculelor reţinute în Armenia nu este încredinţată nici unei autorităţi desemnate sau persoane responsabile în particular. Supravegherea acestor automobile este asigurată de către serviciul sau persoana căreia i se încredinţează acest lucru de către autorităţile competente.

4. În cazul când stocarea a/v a fost încredinţată unui serviciu privat, toate cheltuielile vor fi suportate de proprietar, deoarece el îşi recuperează a/v său.

5.

a) Poliţia nu este împuternicită să recupereze a/v.

b) Numai tribunalul poate să autorizeze recuperarea a/v.

c) Nu este necesară formarea unei comisii rogatorii. Cu toate acestea, este necesară semnarea unui acord între Republica Armenia şi ţara respectivă. Procedura este prevăzută în art. 72.

d) Proprietarul trebuie să prezinte documentele ce atestă dreptul său de proprietar asupra a/v şi să semneze chitanţa atunci când preia posesia.

6. Recuperarea unui a/v nu este limitată în timp. Această întrebare depinde de decizia justiţiei.

7. În prezent se face un studiu al legislaţiei.

8. Nicio legislaţie nu împiedică recuperarea a/e de către proprietarul legitim.

9. Republica Armenia a semnat convenţia între statele-membre ale C.S.I. Totuşi în acest domeniu nu a fost elaborat clar niciun sistem.

AUSTRIA

1.

a) Atunci când nu există dubii că a/v a fost furat sau răpit, conform Legii cu privire la poliţie.

b) În scopul păstrării elementelor de probă, în baza deciziilor judecăţii, după cum precizează paragraful 143 al Codului de procedură penală.

2. În general pe calea Interpol.

3. Autorităţile publice, de asemenea şi societăţile private.

4. Toate cheltuielile sunt pe seama victimei care ulterior are posibilitatea să ceară recompensă de la autorul infracţiunii. Procedura este în principiu simplă. În lipsa contestaţiei privind proprietatea asupra a/v, este posibil de a veni şi recupera a/e de la locul stocării lui.

5. Certificatul de înmatriculare (sau orice document echivalent cu cel german „Fahrzeugschein” care constituie o probă a proprietăţii) şi o copie a documentului despre declaraţia furtului (dacă este posibil, în traducere). Dacă

persoana ce vine să recupereze a/v nu este proprietarul, ea trebuie să prezinte o autorizaţie scrisă.

a) În principiu, nu.

b) După cum am menţionat mai sus, se aplică paragraful 22 al Legii cu privire la poliţie (acest paragraf stabileşte condiţiile în care a/v poate fi reţinut de către un funcţionar autorizat).

AZERBAIDJAN

Actualmente în Azerbaidjan nu există nicio legislaţie ce ar reflecta în particular recuperarea automobilelor furate descoperite pe teritoriul acestei ţări. Legislaţia în vigoare permite însă reglarea diverselor situaţii descrise mai jos, rezolvarea problemelor care ar putea să apară în acest caz.

a) Dacă în urma anchetei sau a verificărilor detaliate s-a stabilit că a/v furat a fost procurat legal pe teritoriul Azerbaidjanului şi în conformitate cu legislaţia ţării de către un cetăţean Azerbaidjan sau străin, problema privind proprietatea a/v trebuie rezolvată prin judecată. Pătimaşul trebuie să înainteze demers la judecata populară de la locul de trai al cumpărătorului şi să ceară reţinerea a/v în vederea recuperării lui de către proprietarul său legitim.

La demers trebuie să fie anexate următoarele documente:

a) copiile documentelor ce atestă drepturile păgubaşului asupra a/v;

b) extrase ale documentelor perfectate în cadrul anchetei pe cazul furtului a/v;

c) orice alt document care prezintă interes în cadrul procesului.

Toate aceste documente trebuie să fie traduse în limba Azerbaidjană şi autentificate de notar.

De notat că legislaţia Azerbaidjană prevede 3 ani pentru efectuarea urmăririlor. După expirarea acestui termen nicio cerere nu mai poate fi înregistrată.

b) Dacă a/v a fost procurat ilegal, atunci este de competenţa anchetatorului sau a procurorului care cercetează dosarul să soluţioneze întrebarea privind

recuperarea.

Dacă există decizia de a nu întreprinde urmăriri penale, atunci trebuie să fie aplicată procedura descrisă.

c) Dacă a/v trebuie să fie utilizat ca element al probelor într-o procedură penală, decizia privind recuperarea este luată de persoana ce conduce ancheta sau de procuror, sau de judecată, în cazul unui proces.

BIELARUSIA

1. Un a/v furat de peste hotare şi găsit pe teritoriul Bielarusiei poate fi reţinut, dacă serviciile responsabile de aplicare a legii în Bielarusia au obţinut o cerere privind cazul dat din partea ţării de unde a fost furat a/v şi dacă a fost semnat un tratat de ajutor reciproc între Bielarusia şi această ţară.

2. Cel mai des proprietarul a/v furat este informat despre locul aflării lui pe căile Interpol.

3. A/v furat care a fost reţinut este remis funcţionarului judiciar care trebuie în continuare să se ocupe de stocarea lui.

4. În Bielarusia stocarea automobilelor furate şi reţinute nu prevede cheltuieli deosebite. Totodată, responsabilul de stocare poate solicita pe lângă judecată întoarcerea tuturor cheltuielilor ocazionate.

5. În Bielarusia, recuperarea bunurilor furate este reglementată de Codul civil. Articolul 131 al Codului civil prevede ca orice individ, inclusiv de naţionalitate străină, poate adresa o cerere privind recuperarea bunurilor, proprietarul cărora a fost iniţial şi care au fost procurate în continuare, legal sau ilegal, de o altă persoană. Legislaţia Bielarusiei nu stabileşte limite în ce priveşte dreptul proprietarului legitim de a cere recuperarea bunurilor sale atunci când o altă persoană le-a procurat ilicit. Un a/v sustras de la proprietarul legitim nu poate fi reţinut în scopul recuperării decât în urma unei decizii a justiţiei, dacă noul proprietar l-a procurat legal. În lipsa unei astfel de decizii a/v nu poate fi reţinut decât numai în cazul când constituie un element de probă într-o procedură judiciară sau pentru a fi stocat în aşteptarea deciziei. În acest

context este de menţionat că orice cetăţean străin al cărui a/v furat a fost descoperit în Bielarusia trebuie să se adreseze autorităţilor judiciare din Bielarusia. Autorităţile împuternicite să aplice legea bielarusă sunt autorizate să transmită a/v furat reţinut poliţiei ţării din partea căreia a fost adresată autorităţilor competente ale Bielarusiei cererea de acordare a ajutorului reciproc judiciar. A/e de asemenea poate fi întors unui cetăţean străin dacă acesta se adresează instanţelor de judecată locale. Pentru a-şi putea recupera a/v, proprietarul trebuie să prezinte copiile documentelor ce atestă dreptul său de proprietar sau să dovedească posesia legală.

6. Autorităţile competente ale Bielarusiei pot respinge cererea despre recuperarea a/v furat proprietarului legitim dacă ea nu a fost prezentată în termenele stabilite.

7. Articolul 131 al Codului civil bielarus prevede că orice proprietar al bunului furat se bazează pe cererea despre recuperarea acestuia. Legislaţia Bielarusiei stipulează că proprietarul legitim al unui bun furat poate reclama bunul său în termen de 3 ani din momentul când a fost furat.

8. Bielarusia a semnat tratate şi convenţii de acordare a ajutorului reciproc judiciar cu ţările C.S.I., de asemenea cu Lituania, Letonia şi Polonia.

BELGIA

1. Orice a/v ce face parte dintr-un delict (a/v furat sau răpit), sau care a servit la comiterea unui delict poate şi trebuie să fie reţinut.

Orice a/v semnalat de către Interpol prin reţeaua S.I.S. trebuie să fie reţinut, dacă aceasta a fost prescris de semnalare.

2. Atunci când a/v găsit este semnalat prin reţeaua S.I.S., SIRENE adresează un aviz serviciului de poliţie care l-a semnalat. Acesta, l-a rândul său, informează proprietarul despre locul aflării şi modalităţile de recuperare.

Atunci când un a/v este semnalat pe alte căi, se

aplică aceeaşi procedură, dar calea Interpol se impune.

3. În principiu, a/v reţinut trebuie să fie înregistrat la secretariatul instanţei judecătoreşti a districtului judiciar unde a fost găsit. Aceasta în cazul când a/v a servit la comiterea unei crime sau a unui delict. Autovehiculul furat sau răpit şi regăsit poate fi pus de către poliţie, cu acordul Parchetului, într-un garaj comunal sau privat până la momentul recuperării.

— În unele cazuri a/v rămâne la locul unde a fost găsit, blocat printr-un sistem de încuiere montat la roată.

4. Dacă a/v se păstrează provizoriu într-un garaj privat, cheltuielile vor fi suportate de proprietar sau de compania de asigurare. Ei le pot recupera de la autorul furtului.

5.

a) Da.

b) Parchetul sau Judecata (dacă a/v serveşte ca probă) poate autoriza recuperarea a/v, conform procesului verbal. Acest acord este anexat la procesul verbal de recuperare.

c) În principiu, nu, cu excepţia cazurilor când a/v este reţinut ca element de probă, trebuie să fie încredinţat poliţiei de peste hotare pentru necesităţile anchetei penale (conform prevederilor tratatelor bilaterale de acordare a ajutorului juridic).

d) Titlul de proprietar şi, dacă a/v este în stare bună, documentele necesare pentru a se deplasa cu el (certificatul de înmatriculare şi de asigurare, originale sau duplicatele respective). Proprietarul, dacă se ocupă de repartizarea a/v prin intermediul unei firme speciale, trebuie s-o mandateze conform ordinii stabilite.

6. În cazul când a/v a fost înregistrat pe lângă judecată, grefierul invită proprietarul prin scrisoare recomandată pentru ca acesta să-şi recupereze bunul său timp de trei luni. Dacă termenul a fost încălcat, a/v devine proprietatea statului. În cazul recuperării a/v care nu a fost înregistrat dar s-a păstrat la poliţie, termenul este de 6 luni.

7. Hotărârea Regală 260 din 24 martie 1936 privind punerea la evidenţă şi păstrarea pe lângă judecată şi procedura de recuperare a bunurilor reţinute în materie penală.

Legea din 30 decembrie 1975 privind păstrarea în materie administrativă.

8. Când a/v a fost găsit la o persoană care l-a procurat cinstit (de exemplu, l-a cumpărat dintr-un garaj sau de la o persoană identificată, la un preţ normal), a/v poate fi recuperat prin decizia judecăţii sau cu acordul noului proprietar şi în schimbul unei răscumpărări a preţului plătit de către acesta.

9. Nu există tratate, convenţii sau acorduri bilaterale cu alte ţări privind recuperarea bunurilor furate.

BOSNIA

1. Conform art. 211 al Codului de procedură penală, un a/v obţinut în urma unei infracţiuni (trafic, furt, escrocherie, contrafacerea documentelor), poate fi reţinut temporar şi predat justiţiei sau altor autorităţii administrative însărcinate cu aplicarea legii.

Atunci când documentele sau nr. şasiului a/v străin sunt false, are loc încălcarea legislaţiei vamale. A/v trebuie deci să fie remis la serviciul vamal competent.

2. Interpolul, ambasada sau consulatul ţării al cărei cetăţean este proprietarul a/v furat informează despre găsirea sau reţinerea temporară a a/v în Bosnia.

3. Conform codului vamal, organele competente ale administraţiei publice locale (judecata, poliţia etc.) declară toate automobilele reţinute la biroul vamal cel mai apropiat. Toate automobilele trebuie să fie predate la biroul vamal competent.

4. Cheltuielile pentru păstrarea unui a/v reţinut sunt pe seama proprietarului a/v.

5. Proprietarul a/v reţinut trebuie să anexeze la cererea pentru recuperare:

— Documentul care atestă proprietatea asupra a/v;

— Declaraţia despre furt, depusă pe lângă serviciul de poliţie;

— Documentul eliberat de compania de asigurare.

Mandatarul – agentul de afaceri al proprietarului a/v – poate să recupereze a/v cu condiţia că va prezenta documentele menţionate mai sus şi va fi autorizat să recupereze a/e de către serviciul competent al ţării care a eliberat aceste documente.

În perioada când poliţia păstrează a/v reţinut, demersurile de recuperare trebuie să fie adresate serviciului de poliţie competent.

Dacă deja se desfăşoară ancheta, recuperarea a/v este autorizată de judecător.

6. Proprietarul a/v reţinut are la dispoziţie 3 luni, din momentul notificării, pentru a-şi recupera a/v.

Dacă în timp de 4 luni din ziua când a fost scrisă cererea şi prezentată la ambasada sau consulatul ţării în care a fost înmatriculat a/v, proprietarul nici nu şi-a recuperat a/v, nici nu l-a repatriat, atunci a/v va fi vândut la licitaţie de către biroul vamal sau Clubul automobiliştilor.

7. Reţinerea a/v furat se efectuează conform dispoziţiilor Codului de procedură penală. Conform acestui cod, reţinerea obiectelor este o măsură de anchetă luată de judecătorul anchetei în cadrul legii.

Obiectele reţinute în baza prevederilor Codului penal sau care pot servi ca elemente de probă într-o procedură penală sunt reţinute temporar şi puse în seama justiţiei sau a altei autorităţi administrative, împuternicite să aplice legea.

Codul de procedură penală autorizează poliţia să reţină temporar obiectele înainte de începerea anchetei, dar numai în cazul când există dubii în ce priveşte comiterea unei infracţiuni şi trebuie de acţionat repede, sau când se execută un mandat judiciar.

8. Dacă a/v furat este găsit în posesia unui cumpărător onest, va lua decizia privind recuperarea a/v va fi luată de judecata bosniacă.

9. Nu.

CIPRU

1. Automobilele furate pot fi reţinute în baza unui mandat de percheziţie emis de instanţa de judecată competentă la cererea poliţiei.

După reţinere judecata decide soarta a/v.

2. Căile Interpol.

3. Automobilele reţinute sunt stocate de către poliţie sau vamă.

4. Conform deciziei judecăţii.

5.

a) Judecata locală autorizează recuperarea a/v.

6. Nu.

7. A se vedea compartimentele 27, 32 şi 170, art. 155 al Codului de procedură penală.

8. Un a/v furat, dar procurat cinstit printr-o tranzacţie comercială, poate fi restituit în baza deciziei judecăţii civile.

9. Nu.

CROAŢIA

1. Conform legislaţiei croate, un a/v poate fi reţinut dacă există vreo legătură cu încălcarea codului penal sau a legislaţiei vamale.

Dacă există vreo legătură cu o infracţiune penală, a/v va fi reţinut temporar şi se va afla sub supravegherea justiţiei sau se va păstra în alt mod, conform prevederilor art. 201 al Codului de procedură penală croată.

Dacă a fost încălcată legislaţia vamală, a/v va fi reţinut şi remis la biroul vamal competent conform legislaţiei vamale croate.

2. Toată corespondenţa privind situaţia şi originea a/v este transmisă pe calea Interpol şi proprietarul său este informat pe aceeaşi cale despre procedura de recuperare a a/v.

3. – 4. Există Asociaţia automobiliştilor din Croaţia care se ocupă de stocarea şi vânzarea automobilelor reţinute conform instrucţiunilor administraţiei vamale din Croaţia.

La ora actuală cheltuielile de stocare a a/v la o

parcare păzită de Asociaţia automobiliştilor din Croaţia sunt de la 10 la 11 DEM pe zi, plătite în bani croaţi la preţul de schimb fixat de Banca centrală din Croaţia în ziua răpirii a/v.

5.

a) Dacă a/v reţinut nu este înmatriculat în Croaţia sau a fost găsit în posesia persoanei bănuite că ar fi comis infracţiunea legată de a/v, serviciul de poliţie competent va transmite la biroul vamal competent instrucţiuni pentru ca el să poată lua o decizie şi să restituie a/v proprietarului legitim.

b) Dacă a/v este găsit în posesia unei persoane care l-a procurat legitim, numai judecata poate să decidă reţinerea şi recuperarea lui.

c) Proprietarul legitim sau reprezentantul său legal trebuie să prezinte un certificat care atestă proprietatea sa asupra a/v. Toate documentele trebuie să fie traduse în limba croată şi să fie confirmate de autorităţile competente.

6. – 7. Conform legislaţiei vamale croate, a/v care prin decizie s-a hotărât să fie restituit proprietarului legitim din altă ţară trebuie să părăsească ţara în termen de 3 luni din ziua când proprietarul a fost informat despre procedura de recuperare, în caz contrar a/v devine proprietatea statului, prin decizia administraţiei vamale croate, şi poate fi vândut pentru a recupera cheltuielile de stocare şi parcare.

8. Parţial la această întrebare a fost dat răspuns în punctul 5.

Numai judecata poate decide dacă cumpărătorul este onest şi stabili măsurile cu privire la a/v găsit în posesia unui cumpărător onest.

9. În prezent Croaţia a semnat acorduri de cooperare poliţienească cu Albania, Austria, Italia, Ucraina, Turcia, Macedonia şi se pregăteşte să semneze acorduri de aceeaşi natură cu alte ţări.

Acordurile semnate în prezent se referă la diferite domenii de cooperare poliţienească, dar nu includ nicio

dispoziţie specifică privind restituirea bunurilor furate. Problemele care apar sunt, de obicei, rezolvate, în fiecare caz concret, conform legislaţiei.

DANEMARCA

1. Atunci când a/v furat, înmatriculat într-o ţară de peste hotare, a fost găsit părăsit, el este pus la un loc sigur şi autorităţile care îl caută sunt informate despre descoperirea lui pe căile Interpol.

Atunci când un a/v furat, înmatriculat peste hotare, este descoperit în posesia unei persoane care acceptă ca a/v să fie reţinut şi restituit proprietarului legitim, recuperarea poate avea loc fără intervenţia judecăţii.

Dacă persoana în posesia căreia se află a/v refuză să-l predea, atunci reţinerea poate fi executată prin ordinul judecăţii. Recuperarea a/e de către proprietarul legitim nu poate avea loc fără intervenţia judecăţii.

2. Calea Interpol este folosită pentru a contacta autorităţile de poliţie străine, în afara cazurilor privind alte ţări nordice pentru care calea Interpol nu a fost niciodată folosită. În aceste cazuri autorităţile competente sunt direct contactate prin telefon sau prin fax.

3. Poliţia are ca sarcină stocarea automobilelor furate.

4. În Danemarca, cheltuielile condiţionate de remorcarea sau stocarea a/v furat, înmatriculat peste hotare, sunt iniţial suportate de poliţie care, în continuare, le va recupera de la proprietarul legitim al a/v sau de la compania de asigurare.

5.

a) A se vedea punctul 1.

b) A se vedea punctul 1.

c) Recuperarea a/v furat înmatriculat peste hotare nu necesită formarea unei comisii rogatorii. Sunt aplicabile regulile obişnuite privind cererile de recuperare a bunurilor.

d) Atunci când un a/v furat este reclamat, trebuie să fie prezentate cheile şi documentele originale. În afară de aceasta, dacă proprietarul nu vine personal să recupereze

a/v, mandatarul său trebuie să prezinte o procură scrisă în care să se indice că este autorizat să recupereze a/v.

Persoana respectivă trebuie să semneze documentele pentru a putea recupera a/v. În principiu, documentele prezentate trebuie să fie întocmite în engleză sau germană.

6. Poliţia încearcă să identifice proprietarul a/v pentru a-l informa despre găsirea acestuia. Atunci când a/v este identificat, i se cere să-l recupereze într-o perioadă de timp rezonabilă, în caz contrar a/v va fi vândut de poliţie. În unele cazuri, când valoarea a/v este foarte mică, proprietarul său nu este informat despre găsirea lui.

7. Orice obiect ce constituie un element de probă sau susceptibil de a fi confiscat, sau de care a fost deposedată o persoană în urma unei infracţiuni şi care are dreptul de a fi reclamat, poate fi pus sub sechestru. Dacă un astfel de obicei nu este predat de bunăvoie de către posesor sau persoana care l-a reclamat, el poate fi reţinut conform dispoziţiilor de mai sus.

Deciziile de reţinere sunt luate de judecată. Atunci când reţinerea nu poate fi amânată fără risc, poliţia poate proceda la o reţinere provizorie. Totuşi reţinerile de acest tip trebuie să fie semnalate la judecată cât mai curând posibil şi în orice caz, în următoarele 24 de ore, judecata decide dacă ele trebuie să fie menţinute sau nu. Particularul dispune de aceleaşi împuterniciri ca şi poliţia, în cazul când o persoană suspectată este prinsă în flagrant delict.

Dacă în unul din aceste cazuri judecata nu poate lua imediat o decizie, obiectul trebuie să fie remis poliţiei în cel mai scurt timp şi se cere de la particular de a descrie în detalii circumstanţele în care el a devenit posesorul acestui obiect. Dacă poliţia decide să păstreze bunul reţinut, persoana este invitată să facă declaraţie în faţa judecăţii, care în continuare ia o decizie.

8. Dacă a fost stabilit că o persoană este cumpărător onest al a/v, judecata decide păstrarea lui de către aceasta şi nerestituirea a/v fostului proprietar.

9. Nu.

SPANIA

1. Dacă a/v a fost furat, el este reţinut în orice circumstanţe.

2. Pe căile Interpol, dar uneori, pentru a accelera procedura de recuperare a a/v, deoarece există contacte cu poliţia ţării respective, ea este prevenită prin telefon sau prin intermediul comisariatelor franco-spaniole şi informaţiile sunt în continuare transmise pe calea Interpol.

3. Automobilele sunt, de obicei, stocate în garaje municipale gratuit, cu condiţia că furtul a fost declarat înainte de a fi reţinut a/v. Totuşi unele municipalităţi trimit autovehiculele înmatriculate peste hotare în antrepozitele publice ale vamelor, plata pentru supraveghere fiind aceeaşi ca şi depozitele ce aparţin autorităţilor judiciare.

Dacă în localitatea unde a fost găsit a/v nu există garaje municipale, legea permite serviciilor de poliţie să aleagă locul de păstrare, oferind cele mai sigure garanţii.

4. Dacă nu există un astfel de loc pentru păstrare gratuită, cheltuielile vor fi suportate de proprietar.

5. Dacă a/v reţinut nu are legătură cu nicio infracţiune penală, el este recuperat de poliţie.

Dacă a/v a fost folosit la comiterea unei infracţiuni penale, decizia privind recuperarea este de competenţa autorităţilor judiciare. De regulă, nu este necesară formarea unei comisii rogatorii.

Documentele necesare pentru recuperarea a/v sunt: certificatul de proprietar al a/v şi recipisa de declarare a furtului. Unele autorităţi judiciare cer ca documentele să fie traduse în spaniolă şi confirmate de reprezentanţa diplomatică a ţării de unde a fost furat a/v. Confirmarea oficială a furtului pe căile Interpol este cerută în toate cazurile. Recuperarea a/v este facilitată dacă această confirmare conţine numele persoanei sau societăţii care va veni să-l recupereze.

6. Nu există termene pentru recuperarea a/e de la poliţie sau autorităţile judiciare. Totuşi, dacă autorităţile consideră că are loc o abandonare subînţeleasă a a/v din

partea proprietarului său, acesta lăsând să treacă prea mult timp fără a manifesta intenţia de a-l recupera, ele pot dispune distrugerea sau vânzarea lui la licitaţie.

7. Codul penal spaniol în vigoare prevede următoarele infracţiuni:

a) furt, dosire şi răpire;

b) falsificarea, substituirea sau lipsa plăcilor de înmatriculare;

c) falsificarea semnelor de identificare a a/v (modificarea VIN);

d) (nespecificat);

e) falsificarea documentelor a/v;

f) vânzarea frauduloasă (escrocherie);

j) importare ilicită.

În Spania, de regulă, automobilele furate sunt întotdeauna restituite proprietarului legitim.

8. Legislaţia recunoaşte drepturile persoanei care a procurat a/v în mod cinstit. Procurarea cinstită este întotdeauna prevăzută, însă trebuie aduse dovezi că a/v nu a fost procurat ilicit (într-un loc ce nu este destinat pentru vânzare, la un preţ mai mic decât cel de piaţă). Totodată, proprietarul legitim poate înainta o acţiune civilă, o acţiune de revendicare sau de stabilire a dreptului său de proprietar împotriva celui de posesor sau celui de-al doilea proprietar al a/v.

9. Nu.

ESTONIA

1. Orice a/v, al cărui furt a fost semnalat, poate fi reţinut de către poliţie.

2. Informarea proprietarului despre locul aflării a/v se efectuează numai pe calea Interpol.

3. În Estonia stocarea automobilelor reţinute este încredinţată unei societăţi private.

4. Cheltuielile pentru stocare constituie 16 crone estoniene pe zi (fie 2 DIN) dar posibil să se mărească în viitor. Ele sunt suportate de persoana care vine să recupereze a/v.

5. Restituirea unui a/v furat care nu este înmatriculat

în Estonia se efectuează în modul următor:

Poliţia este împuternicită să restituie a/v odată ce a fost stabilită identitatea proprietarului său legitim.

Anume poliţia şi nu judecata decide dacă a/v va fi restituit sau nu.

Nu este necesară formarea comisiei rogatorii.

Pentru recuperarea a/v furat proprietarul său trebuie să prezinte următoarele documente:

— Certificatul de înmatriculare a a/v.

— Raportul poliţiei privind furtul a/v.

În cazul când un a/v furat peste hotare este înmatriculat în Estonia, judecata decide care este proprietarul legitim.

6. Nu există termene pentru recuperarea a/v.

7.

8. Cumpărătorul onest al unui a/v furat este împuternicit să-l păstreze, în baza deciziei judecăţii sau dacă a/v este în posesia lui mai mult de 5 ani.

9. Estonia a încheiat tratate bilaterale privind recuperarea bunurilor furate cu Letonia, Lituania, Rusia, Ucraina şi Finlanda.

FINLANDA

1.

a) Legislaţia finlandeză prevede că un obiect poate fi confiscat dacă există motive de a crede că el poate să constituie un element de probă într-un proces judiciar, dacă a fost procurat în urma unei infracţiuni sau dacă judecata se pronunţă pentru confiscare (art. 1, cap. 4 al Legii cu privire la măsurile de constrângere în domeniul anchetelor judiciare). Această dispoziţie poate fi aplicată şi la infracţiunile comise peste hotare, dacă ele sunt legate de infracţiunile comise în Finlanda. Acesta ar putea fi, de exemplu, cazul unui a/v furat peste hotare, când o altă persoană decât cea care l-a furat încearcă să-l treacă prin Finlanda pentru a-l vinde în altă ţară.

b) Aceleaşi dispoziţii, sau aproximativ aceleaşi, se aplică în cazul unui a/v furat peste hotare şi găsit în Finlanda, chiar dacă nicio infracţiune nu a fost comisă în

această ţară. În acest caz se aplică dispoziţiile art. 15 a, cap.4 al Legii cu privire la măsurile de constrângere în domeniul anchetelor judiciare. Ele prevăd că proprietatea poate fi confiscată la cererea autorităţilor altei ţări, dacă acest obiect poate servi drept element de probă într-o procedură judiciară în această ţară, dacă el a fost procurat în urma unei infracţiuni sau dacă confiscarea lui a fost pronunţată.

2. Informaţiile sunt transmise pe calea Interpol.

3. Poliţia este însărcinată să stocheze automobilele reţinute.

4. Cheltuielile de stocare sunt pe seama guvernului finlandez.

5.

a) Chiar după anularea ordonanţei de confiscare, poliţia nu poate să restituie ceea ce-a fost reţinut ca proprietate – sau dreptul de a poseda – până nu a fost dată o hotărâre clară şi definitivă. Dacă apar divergenţe în ceea ce priveşte proprietatea, bunul va rămâne în posesia poliţiei până la luarea unei decizii. Orice obiect confiscat la cererea unei autorităţi străine este remis acestei autorităţi sau Centrului de asigurări finlandez, care reprezintă companiile de asigurare străine cu scopul de a fi restituit proprietarului său legitim.

Confiscarea bunurilor în baza dispoziţiilor cap. 15 a al Legii este întotdeauna executată la cererea unei autorităţi străine. În consecinţă, bunul prealabil reţinut nu poate fi restituit direct proprietarului său legitim, decât la cererea specială a autorităţilor străine. Numele proprietarului trebuie să fie precizat.

b) A se vedea mai sus.

c) Nu.

d) Dacă bunul în cauză este un a/v furat, documentele necesare pentru recuperare sunt următoarele: copia declaraţiei despre furt, documentele pe a/v şi cele care atestă dreptul de proprietar, informaţiile privind modul de stabilire a infracţiunii de către anchetă, textele de legi şi reglementările aplicabile în cazul dat,

cererea oficială de restituire a a/v proprietarului legitim.

6. Dacă judecata a limitat durata validităţii confiscării, acest termen trebuie respectat. El poate fi prelungit dacă e necesar, de exemplu, la o cerere oficială a unei autorităţi străine. La expirarea acestui termen, bunul trebuie să fie restituit persoanei de la care a fost reţinut. Dacă partea solicitantă nu a furnizat nicio probă privind proprietarul unui a/v confiscat în Finlanda la cererea autorităţii străine sau dacă recuperarea a/v nu a fost cerută, acesta va fi întors persoanei de la care a fost reţinut.

7.

8. Conform legislaţiei finlandeze, dacă se adevereşte că un a/v a fost sustras de la proprietarul iniţial în urma unui furt săvârşit de un minor, unui furt simplu, unui furt cu violenţă sau extorcare şi dacă persoana în posesia căreia se află a/v dovedeşte că l-a procurat cinstit, ea va trebui să întoarcă a/v în cauză fără compensaţie (art. 11 a Codului penal). Persoana dată are totuşi dreptul de a cere despăgubiri persoanei care i l-a vândut. În cazul altor infracţiuni ea poate cere despăgubiri de la proprietarul a/v.

Dispoziţiile de mai sus sunt în vigoare pentru cazurile când schimbarea proprietarului are loc în Finlanda. Dacă schimbarea a avut loc în altă ţară, poliţia trebuie, înainte de a recupera a/v, să verifice care sunt dispoziţiile ce se aplică în ţara respectivă privind proprietatea.

9. Finlanda nu a încheiat tratate, convenţii sau acorduri bilaterale cu alte ţări privind restituirea bunurilor furate.

FRANŢA

1. Un a/v poate fi reţinut în Franţa atunci când este trecut în fişierul de a/v furate sau atunci când este înscris în fişier prin intermediul sistemului de informare Schengen.

2. Atunci când a/v furat în Franţa este descoperit peste hotare, proprietarul este informat de către Grupul Relaţiilor Internaţionale din Subdirecţia Afacerilor

Criminale a Direcţiei Centrale a Poliţiei Judiciare de la locul găsirii şi staţionării a/v, de asemenea de serviciul străin pentru contactare în vederea obţinerii recuperării.

Atunci când a/v este furat de peste hotare şi se găseşte pe teritoriul Franţei, se face diferenţă între „ţările Schengen” şi cele care nu intră în acest spaţiu. Dacă da, atunci SIRENE FRANCE informează ţara respectivă despre găsirea a/v. În caz contrar, BNC-ul se va ocupa de aceasta prin intermediul grupului menţionat mai sus. Aceste servicii vor informa omologul lor despre locul aflării a/v şi căror servicii trebuie să se adreseze pentru recuperarea lui.

3. Stocarea a/v furat şi reţinut se efectuează de către societăţi private.

4. Stocarea a/v furat şi reţinut necesită cheltuieli care sunt pe seama proprietarului sau companiei de asigurare.

5.

a) În Franţa, poliţia este împuternicită să se ocupe de recuperarea automobilelor.

b) Atunci când a/v reţinut nu face parte din cadrul unui proces judiciar, nu se ia o decizie formală de către autorităţile judiciare.

c) Nu.

d) Persoana care vrea să recupereze a/v trebuie să dispună sau de documente de proprietar, sau de autorizaţia unui organ privind recuperarea a/v.

6. În general, nu există termene.

7.

8. Această întrebare nu poate avea răspunsuri globale, deoarece fiecare caz va depinde de decizia judecăţii.

9. Nu.

GRECIA

1. Un autovehicul poate fi reţinut dacă este suspectat ca fiind furat, deţinătorul nu poate justifica titlul de proprietar sau dacă documentele sunt false.

Un a/v poate de asemenea să fie reţinut dacă prin

canalele Interpol s-a semnalat că a fost furat sau deturnat dintr-o altă ţară. Reţinerea a/v este prevăzută de către legislaţia greacă, care consideră furtul drept o infracţiune continuă. O persoană, furând sau deturnând un a/v pe teritoriul grec, încalcă legea ţării.

2. Proprietarul legitim este informat despre locul aflării a/v, despre starea lui tehnică, şi despre modalităţile de recuperare, prin intermediul B.N.C. Interpol sau, eventual, prin Europol.

3. Potrivit art. 126 al Legii nr. 1165/1918, un a/v străin, reţinut în circumstanţele indicate în punctul 1, este parcat (la Direcţia de echipare) de către autorităţile vamale care au efectuat reţinerea.

În unele cazuri, un a/v poate să fie restituit direct proprietarului legitim de către serviciile vamale sau de poliţie, care l-au reţinut, fără ca el să fie parcat (la Direcţia de echipare). În acest caz, proprietarul legitim trebuie să fie informat preventiv pentru a întreprinde măsurile necesare de recuperare a proprietăţii sale.

4. Fie că a/v este parcat la D.E.), fie că la un parking privat, cheltuielile le suportă proprietarul. Suma plăţii variază în dependenţă de perioada de parcare, tipul de a/v, sau de faptul, unde a fost parcat: la un loc deschis sau închis.

5. Pentru a recupera a/v personal, trebuie să se prezinte documentele următoare:

1) Plângerea la poliţie cu privire la furtul şi descoperirea/depistarea a/v.

Certificatul de înmatriculare.

2) Actul de vânzare-cumpărare al proprietarului purtând ştampila serviciilor de frontieră care autorizează importarea sa temporară din Grecia. (Copiile sunt cerute numai în cazul când un a/v este furat, după ce a fost importat din Grecia).

3) Un document din partea companiei de asigurare, cu semnătura autentică, care dovedeşte, că proprietarul nu a primit indemnizaţie pentru furtul autovehiculului.

4) Dat fiind faptul că autovehiculul trebuie recuperat

de o a treia persoană, se prezintă semnătura autentică a proprietarului, care denotă că acest auto trece în posesia persoanei respective şi poate fi scos din Grecia.

5) Dacă a/v trebuie să fie scos de pe teritoriul Greciei fiind condus, se indică termenul de valabilitate.

6) Pentru a apăra interesele Statului Grec, trebuie să se plătească o anumită sumă pentru serviciile responsabile de recuperarea autovehiculului. Depunerea acestei sume este efectuată în cazul, când proprietarul nu va părăsi ţara în perioada fixată şi garantează plata drepturilor de posesor şi a altor taxe de frontieră. Suma respectivă este întoarsă automat, dacă autovehiculul părăseşte ţara în condiţiile prevăzute.

Documentele menţionate în punctele 2), 4), 5) trebuie să fie traduse în l. greacă şi vizate de autorităţile consulare din Grecia.

Dacă un autovehicul trebuie să fie recuperat de către o companie de asigurare, în afară de condiţiile punctelor 1, 2, 3, 6, 7, indicate mai jos, trebuie prezentat:

— Un document din partea companiei de asigurare, ce demonstrează că proprietarul iniţial al a/v a primit indemnizaţie pentru furtul a/v (semnătura autentică).

— Un document scris de către compania de asigurare, ce confirmă recuperarea autovehiculului şi scoaterea lui din ţară.

6. Dacă un autovehicul nu a fost recuperat în termen de un an (12 luni), începând de la data de când a fost reţinut, el devine proprietatea Statului Grec.

7. Legislaţia în cauză nu este valabilă decât în Grecia.

8. Potrivit legislaţiei greceşti, nimic nu poate împiedica restituirea unui a/v furat proprietarului legitim.

9. Grecia nu a încheiat acorduri bilaterale sau convenţii cu alte ţări privitor la restituirea a/v.

IRLANDA

1. Un poliţist care bănuieşte că un autovehicul este furat trebuie să-l reţină.

2. Canalele Interpol.

3. Poliţa este responsabilă de parcarea autovehiculelor reţinute.

4.

5. – a) Da, dacă proprietarul nu are niciun drept să pretindă la acest a/v.

b) Dacă proprietarul autovehiculului depune o plângere, poliţia sau altă autoritate publică cere tribunalului să hotărască problema în cauză.

c) Nu.

d) Un document care demonstrează, că el este proprietarul a/v.

6. Niciunul.

7. Legea cu privire la proprietatea poliţiei –1897.

8. Fără obiect.

9. Niciunul.

ITALIA

1. Un autovehicul furat din Italia sau din altă ţară întotdeauna poate fi reţinut.

2. Proprietarul este informat prin intermediul B.N.C. Interpol sau de către autorităţile care au reţinut acest a/v, dat fiind faptul că furtul a fost comis în Italia şi păgubaşul a lăsat numărul său de telefon.

3. Societăţile private sunt responsabile de remorcarea şi stocarea autovehiculelor descoperite.

4. Cheltuielile necesare pentru remorcare şi stocare sunt suportate de către Ministerul Justiţiei, conform deciziei magistratului competent. În acelaşi timp, cheltuielile pot fi plătite şi de către păgubaş timp de 30 de zile de la data când a fost informat despre reţinerea autovehiculului. La tribunalele din Milano, de exemplu, cheltuielile sunt suportate de către proprietar din momentul reţinerii.

5.

a, b) Modalitatea de restituire a autovehiculelor reţinute este stabilită de autoritatea juridică, care l-a reţinut.

Pentru a grăbi procedura de restituire, este de dorit ca proprietarul să se adreseze în judecată.

a) Este necesară formarea unei comisii rogatorii.

b) Pentru a-şi recupera autovehiculul, proprietarul trebuie să prezinte o copie a declaraţiei de furt şi certificatul de înmatriculare. Mai mult ca atât, el este întrebat dacă nu a primit indemnizaţii de la compania de asigurare.

6. Nu există termene-limită pentru recuperarea autovehiculelor. Judecătorul decide vânzarea la licitaţie, dacă valoarea a/v depăşeşte suma cheltuielilor pentru stocare, în scopul recuperării sumelor cheltuite, dacă starea tehnică a acestuia este rea.

7. Precizările au fost făcute în punctele precedente.

8. În Italia proprietatea autovehiculelor cu regim juridic particular: automobilele sunt de fapt bunuri materiale înregistrate. Aceasta înseamnă că proprietatea şi transferurile trebuie să fie înscrise în registrele publice unde cumpărătorul trebuie să verifice cui îi aparţine. În practică nu există cumpărător onest al unui autovehicul furat. Autovehiculul este întotdeauna întors părţii păgubaşe sau companiei de asigurare care a plătit indemnizaţii fostului proprietar.

Atenţie: trebuie deosebite adevăratele furturi de înşelătorii. În al doilea caz, autovehiculul este vândut, apoi declarat ca furt şi, deoarece nu este vorba de furt, compania de asigurare – victima escrocheriei, va avea probleme la recuperarea a/v. Soluţionarea acestei probleme este de competenţa autorităţilor judiciare.

9. Italia nu a încheiat tratate, acorduri bilaterale, convenţii referitor la recuperarea auto.

LETONIA

1. Un a/v furat poate fi reţinut în cazul dacă poliţia îl descoperă:

a) înmatriculat în Letonia cu prezentarea unor documente false;

b) seria caroseriei, numărul motorului sau ambele sunt false.

2. Normal, poliţia utilizează canalele Interpol pentru a informa proprietarul despre locul aflării a/v.

3. Autovehiculul reţinut poate fi stocat la o parcare privată sau la o parcare ce aparţine poliţiei.

4. Stocarea a/v la o parcare privată necesită cheltuieli. Proprietarul legitim trebuie să suporte cheltuielile, dacă a/v este parcat la un parking ce aparţine poliţiei, deoarece în Letonia nicio dispoziţie juridică nu prevede această situaţie. Cu regret, procedura durează mult timp.

5.

a) Dacă de cazul dat se ocupă procuratura, atunci procurorul este singura persoană responsabilă de restituirea a/v reţinut, iar dacă a/v a fost reţinut de poliţie, ea trebuie să-l întoarcă proprietarului legitim.

b) Dacă Tribunalul local a reţinut un a/v, anume această instituţie trebuie să-l restituie.

c) Comisia rogatorie se formează numai dacă doreşte autoritatea. În general, B.N.C. Riga indică dacă este nevoie de o comisie rogatorie sau nu şi precizează întotdeauna adresa exactă unde trebuie expediat documentul respectiv.

d) Pentru a-şi recupera a/v, proprietarul trebuie să aibă în posesia sa originalul certificatului de înmatriculare şi cheile. Dacă persoana care vine să recupereze acest a/v este un reprezentant al proprietarului, ea trebuie să prezinte o procură vizată de ambasada Letoniei în ţara respectivă.

6. Pentru recuperarea a/v nu este fixat niciun termen. Dar este de dorit ca proprietarul să ia măsurile necesare în termenele cele mai restrânse, deoarece numărul autovehiculelor reţinute este destul de mare şi poliţia nu întotdeauna găseşte loc pentru parcare. Dacă un a/v nu este recuperat mult timp, el este vândut sau poate să devină proprietatea statului.

7. Cu regret, în Letonia această procedură nu este prevăzută de legislaţie. Iată de ce modalităţile de recuperare a a/v pot să varieze de la o regiune la alta.

8. Potrivit legislaţiei letone, cumpărătorul de „bună credinţă” devine un cumpărător de „rea credinţă” din momentul, când află că acest autovehicul aparţine unei a

treia persoane. În acest caz, cumpărătorul trebuie să întoarcă a/v proprietarului legitim şi să intenteze o acţiune împotriva persoanei de la care a cumpărat a/v.

9. Letonia nu a încheiat tratate, acorduri bilaterale, convenţii cu alte ţări privitor la restituirea bunurilor furate. De fapt, Letonia a încheiat acorduri judiciare cu Lituania, Estonia, Rusia, Bielarusia, Ucraina, Moldova, Polonia şi problema poate fi rezolvată în baza prevederilor acestor acorduri.

LITUANIA

1. În Lituania un autovehicul poate fi reţinut în următoarele cazuri:

a) dacă mijlocul de transport are plăci de înmatriculare false;

b) dacă documentele de înmatriculare sau informaţiile relative sunt false;

c) dacă seria caroseriei (VIN), numărul şasiului sau numărul motorului au fost falsificate sau şterse;

d) dacă numerele nu corespund celor ce figurează în documentele de înmatriculare;

e) dacă n-au fost prezentate toate documentele necesare (în Lituania a/v poate să fie supus sechestrului până în momentul când proprietarul nu prezintă toate documentele necesare);

f) dacă a/v figurează în lista bunurilor furate în Lituania sau în altă ţară;

j) dacă a/v nu are proprietar sau dacă nu există autorizaţie pentru utilizarea sa;

h) dacă a/v este obiectul unui raport al poliţiei;

I) la cererea unui alt B.N.C. Interpol.

2. Canalele Interpol.

3. – 4. Cheltuielile legate de parcarea unităţii de transport le suportă persoana care trebuie să-l recupereze (suma de 3$ SUA pentru fiecare zi din ziua reţinerii).

5.

a, b) Poliţia criminală a Ministerului de Interne al Lituaniei este responsabilă de restituirea a/v proprietarului legitim, de comun acord cu procuratura generală, conform

hotărârii tribunalului sau a unui funcţionar de poliţie, investit cu dreptul de magistrat instructor.

c)

d) Pentru restituirea a/v trebuie prezentate următoarele documente:

— Cererea de restituire a a/v furat, adresată B.N.C. Vilnus;

— Copia declaraţiei furtului cu indicarea numărului dosarului şi data intentării lui;

— Certificatul de înmatriculare în original sau copia sa;

— Dacă a/v este proprietatea unei companii de asigurare, atunci compania trebuie să prezinte un certificat pentru a-şi recupera bunul;

— Certificatul serviciului financiar al Ministerului de Interne al ţării;

— Cheile originale de la a/v.

Atenţie: dacă a/v furat a fost înmatriculat în Lituania, proprietarul străin trebuie să iniţieze o procedură civilă împotriva proprietarului lituanian actual, în faţa tribunalului (anume unde a fost înmatriculat bunul).

6. Serviciul de poliţie lituanian, care a reţinut a/v trebuie să obţină o confirmare a furtului de la B.N.C. Vilnus în termen de 10 zile de la ziua reţinerii.

Informaţiile acumulate sunt următoarele:

— Declaraţia furtului a/v;

— Informaţii referitor la infracţiune (data, ora, locul furtului, numărul dosarului indicat de organul de poliţie străin);

— Date despre proprietar (numele, prenumele, naţionalitatea, adresa companiei de asigurare);

— Tipul autovehiculului, caroseria, nr. motorului, numărul de înmatriculare.

Dacă poliţia nu obţine confirmarea furtului în termenul prevăzut, ea trebuie să întoarcă a/v persoanei care conducea autovehiculul la momentul reţinerii. Din acest moment a/v poate fi înmatriculat.

Dacă tribunalul sau funcţionarul de poliţie, care este

responsabil de dosar, în comun acord cu biroul procurorului general, decid să restituie autovehiculul proprietarului străin iniţial, acesta, la rândul său, poate să beneficieze de un an de la momentul luării hotărârii judecăţii asupra cazului dat. Dacă acest lucru nu se face, a/v poate fi considerat ca un obiect fără stăpân.

LUXEMBOURG

1. Trebuie deosebite cazurile:

În flagrant delict: art.31 (3) al Codului instrucţiunilor criminale (C.i.c.) care indică că ofiţerul poliţiei judiciare reţine unităţile de transport, documentele şi efectele, care au servit la săvârşirea crimei, de asemenea totul, ce a constituit produsul unei crime, totul ce este util pentru descoperirea adevărului, totul ce poate împiedica respectarea instrucţiunilor, totul ce este susceptibil de confiscare sau restituire.

În afara flagrantului delict art. 66 (1) a (C.i.c.) indică că „Judecătorul de instrucţiuni eliberează o ordonanţă de percheziţie sau de reţinere a obiectelor indicate în art. 31 (3) sus menţionat”.

2. În principiu, proprietarul este informat despre reţinerea a/v direct de către Poliţia de jandarmerie, ce examinează această afacere. Dacă o asemenea informaţie se dovedeşte a fi imposibilă prin canalele Interpol, se foloseşte biroul „SIS-Sirene” al sistemului Schengen.

3. Autovehiculele descoperite/reţinute la Luxembourg sunt parcate la un adăpost administrativ de Poliţia de jandarmerie.

4. Cheltuielile privind remorcarea şi parcarea sunt suportate de justiţie.

5.

a) Dacă nu se face nicio contestare referitor la autovehicul, agenţii de poliţie (Poliţia de Jandarmerie) sunt obligaţi să întoarcă bunul proprietarului legitim (sau companiei de asigurare).

b) Dacă există contestări în ceea ce priveşte proprietatea autovehiculului, restituirea nu este aprobată.

— Art. 68 al C.i.c., prevede că inculpatul, deţinutul,

partea civilă sau altă persoană, care are dreptul la un obiect dat în judecată, pentru a obţine restituirea bunului, poate să se adreseze organului competent, conform p.2 al art. 68 al C.i.c.

— Art. 194 – 1 şi – 2 prevede că deţinutul, partea civilă sau persoana civilă responsabilă (art. 194 – 1), cât şi orice persoană care pretinde să aibă dreptul la bunurile ce sunt obiecte ale dezbaterilor judiciare, poate să ceară tribunalului restituirea lor.

a) În caz de contestare a proprietăţii, autorităţile de poliţie din Luxembourg propun formarea unei comisii rogatorii în scopul reţinerii autovehiculului.

b) Pentru recuperare proprietarul trebuie să prezinte toate documentele ce prevăd legalitatea autovehiculului.

6. Art. 10 al Codului din Luxembourg (legea din 14.02.1955) prevede că un a/v este considerat ca abandonat atunci când stă parcat mai mult de o lună în acelaşi loc public şi când proprietarul sau deţinătorul nu a putut fi contactat de către Poliţia de jandarmerie, fie că nu s-a supus ordinului lor de a-l deplasa. Acest termen a fost redus la 8 zile, deoarece drumul public în cauză este o cale naţională în afara tuturor discuţiilor. Alte termene-limită pentru recuperarea autovehiculelor nu sunt prevăzute.

7. – 8. Dispoziţiile codului civil din Luxembourg, art. 2279 prevăd ca bunurile să aibă un proprietar.

În acelaşi timp, persoana căreia i-a fost furat un obiect, poate să-l ceară timp de 3 ani din ziua furtului de la persoana la care el a fost găsit, fără acordul celuia care îl deţine.

Art. 2280 al Codului civil prevede de asemenea că „dacă posesorul actual a cumpărat bunul de la piaţă sau de la un târg, sau de la o vânzare publică, de la un vânzător ce vindea obiecte asemănătoare (în special de la un garajist profesional, proprietarul iniţial nu-l poate recupera decât plătind costul obiectului)”.

9. Luxembourg până în prezent nu a încheiat cu alte ţări tratate, convenţii, acorduri privind restituirea bunurilor furate.

MALTA

1. Pentru toate autovehiculele importate se efectuează o verificare în ţara unde a fost înmatriculat, pentru a-l putea reînmatricula în Malta. Această verificare se face prin canalele Interpol.

Deoarece autovehiculul a fost semnalat ca fiind furat sau sustras din ţara unde a fost înmatriculat, el este reţinut de către poliţia din Malta în scopul unei anchete.

2. Proprietarul bunului furat este informat despre locul aflării acestuia prin intermediul B.N.C. Interpol.

3. În Malta administraţia, poliţia şi vameşii sunt responsabili de parcarea a/v reţinute.

4. Nu.

5. Un autovehicul furat poate să fie întors proprietarului legitim, în dependenţă de caz. Deoarece cumpărătorul este considerat onest, restituirea a/v este în general exclusă, dar proprietarul iniţial poate să se adreseze la tribunalul civil.

a) Poliţia nu este responsabilă de restituirea autovehiculului proprietarului legitim.

b) Restituirea poate fi autorizată de tribunalul local.

c) Comisia rogatorie se formează numai în anumite cazuri, nu în mod sistematic.

d) Proprietarul trebuie să posede certificatul de înmatriculare.

6. Nu

7. Conform art. 2154 al Codului civil.

8. Dat fiind faptul că cumpărătorul este onest, legislaţia actuală din Malta exclude restituirea a/v proprietarului iniţial.

9. Nu.

MOLDOVA

1. Un autovehicul poate să fie reţinut dacă:

a) figurează în R. Moldova sau în străinătate în lista autovehiculelor date în căutare;

b) este depusă o plângere referitor la furt;

c) seria caroseriei (V.I.N.) indicată pe documente nu coincide cu cea a a/v;

d) a/v este obiectul căutării internaţionale prin canalele Interpol.

2. Proprietarul poate fi informat despre locul aflării bunului său:

a) prin poştă sau telefon, dacă adresa sau numărul de telefon sunt cunoscute;

b) prin intermediul ambasadei sau consulatului ţării respective, dacă aceasta dispune de o reprezentanţă diplomatică în Moldova;

c) prin canalele Interpol.

3. Niciun parking particular nu împiedică parcarea mijloacelor de transport reţinute.

4. Cheltuielile legate de plasarea a/v la o parcare privată în timpul procedurii de anchetă sunt suportate de către tribunalul responsabil de acest caz.

5. Un a/v poate fi restituit proprietarului legitim în baza hotărârii judecăţii.

6. Nu există niciun termen limită pentru recuperarea bunului. Un a/v furat nu poate să devină proprietatea poliţiei, legislaţia actuală nu permite aşa ceva. Un a/v poate deveni proprietatea statului dacă proprietarul său a decedat şi timp de un an nicio rudă, niciun moştenitor nu s-a adresat autorităţilor judiciare.

7. A se vedea nr. 6.

8. O persoană, cumpărând un a/v, fără a şti că acesta a fost furat, nu are dreptul de a-l deţine, fiindcă este obiectul unei cereri de căutare internaţională. Conform legislaţiei actuale a R. Moldova, autovehiculul trebuie, în acest caz, să fie restituit proprietarului legitim.

9. R. Moldova nu a semnat convenţii, acorduri internaţionale în acest domeniu.

10. Au fost încheiate unele acorduri între Ministerul de Interne al R. Moldova şi Rusia, inclusiv şi acordul privind furtul bunurilor aparţinând acestor două ţări.

MONACO

Restituirea unui autovehicul furat în străinătate nu este acceptată decât cu avizul Procuraturii Generale, care, conform circumstanţelor furtului (furt clasic/autovehicul

furat, care a servit la comiterea unei infracţiuni), autorizează restituirea bunului furat.

Nu există proceduri-tip de restituire a mijloacelor de transport furate în străinătate, numai circumstanţele dictează acţiunile ce trebuie întreprinse în acest scop.

NORVEGIA

1. Dacă există informaţii suficiente că un autovehicul este furat, poliţia poate să-l reţină. Dacă hoţul nu este de acord cu reţinerea, cazul este hotărât la nivel de tribunal.

2. În mod normal, sunt utilizate canalele Interpol. Dacă a/v furat provine dintr-o ţară nordică, serviciile poliţiei acestei ţări sunt contactate direct.

3. În unele regiuni ale Norvegiei, de stocarea a/v furate se ocupă poliţia. În acest caz, stocarea nu necesită cheltuieli. Când locurile pentru parcare sunt oferite de societăţi private, cheltuielile trebuie achitate de proprietarul a/v sau de compania de asigurare.

4. A se vedea punctul 3.

5. Dacă se dovedeşte că a/v a fost furat şi proprietarul legitim este identificat, acesta din urmă are dreptul să-şi recupereze bunul său.

a) restituirea nu poate să fie efectuată decât prin intermediul poliţiei;

b) –

c) formarea unei comisii rogatorii nu este necesară;

d) cererile de restituire pot fi transmise direct serviciilor de poliţie din Norvegia. Proprietarului i se cere să prezinte certificatul de înmatriculare.

6. Practic, nu există termene pentru recuperarea bunului de către proprietar.

8. În Norvegia, dacă o persoană a fost lipsită de un bun prin furt sau prin altă infracţiune penală, ea, fiind proprietar iniţial, poate oricând cere restituirea bunului său, chiar dacă o altă persoană este cumpărător onest.

9. Nu.

OLANDA

Poliţia şi judecătoria sunt unicele instituţii de drept care examinează cazurile privind furtul de automobile.

Soluţionarea pe cale civilă nu este admisă.

1. În caz de descoperire a unui a/v abandonat, poliţia poate să decidă parcarea lui într-un loc sigur. Un a/v furat poate să fie reţinut la cererea procurorului general, drept dovadă de confiscare a bunului sau de retragere din circulaţie la cererea judecăţii. Reţinerea poate fi efectuată la solicitarea şi în interesele păgubaşului.

La cererea unei ţări străine, un a/v furat poate fi reţinut în calitate de dovadă pentru poliţie. Pentru aceasta este necesară o cerere oficială pentru acordarea de ajutor reciproc. În niciun caz nu poate fi vorba de o reţinere de către o instanţă străină cu scopul de a aduce despăgubiri persoanei prejudiciate.

Sunt cazuri când, pentru a reţine un autovehicul, este necesar ca poliţia să efectueze anumite investigaţii sau să deschidă o anchetă penală.

2. Dacă este anunţată dispariţia unui a/v în una din ţările Schengen, este informat biroul *Sirene* al ţării respective. *Sirene* va face demersurile necesare (la poliţia locală) pentru ca proprietarul legitim să cunoască locul aflării a/v său. B.N.C. Interpol asigură primirea informaţiei speciale referitoare la furtul autovehiculelor.

3. Parcarea unui a/v la un loc sigur revine instanţelor de poliţie. Acesta poate fi parcat la poliţie sau la un garajist.

În cazul unei reţineri, responsabilitatea o poartă Ministerul Public. Păstrarea a/v este încredinţată aşa-zisului serviciu „Dienst Domeinen” de pe lângă Ministerul Finanţelor.

4. Stocarea la depozit necesită cheltuieli. Acestea, în majoritatea cazurilor, sunt suportate de păgubaş.

5. Când a/v este parcat la poliţie, restituirea lui nu creează probleme în caz de reţinere. Procurorul general decide restituirea lui, dacă persoana reţinută declară în faţa procurorului sau adjunctului său, că a sustras bunul de la o altă persoană prin delict. Procurorul general poate hotărî să întoarcă a/v proprietarului iniţial sau să stabilească un termen de 15 zile, după luarea deciziei de

restituire sau că judecătorul a declarat termenele de examinare ca nejustificate. Judecătorul poate de asemenea să decidă restituirea conform cererii formale a Procurorului.

6. În cazul parcării a/v într-un loc sigur, termenul stabilit pentru recuperarea bunului este decis în comun acord cu părţile respective. Este important ca procedura de recuperare să aibă loc cât mai repede posibil, din motive de cost. Când este vorba despre o reţinere penală, autoritatea responsabilă de paza a/v, timp de 3 luni, începând de la data primirii ordonanţei, hotărăşte restituirea bunului.

7. – 8. În cazul când a/v este descoperit la un cumpărător onest, bunul nu poate fi întors persoanei prejudiciate.

9. Nu există trăsături specifice în acest domeniu. Schimbul de informaţii şi cererile de ajutor reciproc sunt determinate de părţile respective.

B.N.C. Interpol şi Schengen sunt, în virtutea tratatelor încheiate, punctele principale în schimbul de informaţii.

POLONIA

1. Un autovehicul furat din străinătate poate fi reţinut în Polonia dacă serviciul responsabil descoperă dovezi că documentele sau numerele de identificare au fost falsificate sau dacă un serviciu al poliţiei străine a anunţat furtul acestui a/v prin intermediul Interpol.

2. La momentul când se descoperă un a/v furat, B.N.C. Interpol informează serviciul poliţiei străine.

Procuratura de asemenea poate contacta compania de asigurare sau alte canale.

3. Procuratura este responsabilă de stocarea autovehiculelor furate reţinute şi respectiv decide locul parcării. Aceste autovehicule pot fi ţinute la parcări şi garaje private, dar restituirea lor nu este posibilă, decât cu decizia procurorului.

4. Procuratura ţine evidenţa cheltuielilor pentru parcarea a/v. Compania de asigurare care recuperează a/v

achită suma respectivă. Dacă a/v este recuperat de către o persoană particulară, cheltuielile pentru parcare sunt suportate de procuratură.

5. Pentru a putea recupera mijlocul de transport, proprietarul legitim trebuie să prezinte procurorului care a autorizat reţinerea a/v certificatul de înmatriculare.

a) Poliţia nu răspunde de restituirea bunurilor furate.

b) Procurorul local este responsabil de restituirea unităţii de transport.

c) Formarea unei comisii rogatorii nu este obligatorie.

d) Orice persoană, care cere restituirea proprietăţii sale, trebuie să prezinte procurorului o scrisoare care să conţină descrierea completă a a/v, marca, modelul, motorul, informaţii referitor la furt, (data, locul), date privind victima (numele, prenumele, adresa completă a companiei), datele de identitate ale proprietarului legitim actual. În mod obligatoriu trebuie să se indice dacă a/v în cauză este obiectul unei proceduri judiciare, efectuate de o autoritate publică, precum şi rezultatul procedurii.

Proprietarul legitim trebuie de asemenea să prezinte:

— Copia declaraţiei de furt de la comisariatul respectiv;

— Decizia procuraturii;

— Poliţa de asigurare a autovehiculului;

— Declaraţia scrisă de către compania de asigurare, unde se indică dacă au fost plătite indemnizaţii sau nu;

— Originalul sau copia certificatului de înmatriculare;

— Contractul de închiriere.

Toate documentele trebuie traduse în l. poloneză de către un traducător jurist. Procura şi alte documente trebuie să fie autentice, vizate la un birou notarial sau la consulatul Poloniei. Agentul companiei de asigurare prezintă un exemplar al procurii sale pentru fiecare tip de document al a/v.

Proprietarul trebuie să desemneze o persoană sau o organizaţie în Polonia, în adresa căreia autorităţile

judiciare vor expedia corespondenţa.

Dacă persoana responsabilă de aceste probleme a primit hotărârea procurorului de a restitui a/v, ea trebuie să se prezinte la comisariatul de poliţie cu documentul respectiv, cheile şi placa de înmatriculare ce poartă numărul original (dacă a/v reţinut nu avea plăci de înmatriculare sau avea altele).

6. Nu este prevăzut niciun termen pentru restituirea a/v. Proprietarul poate cere oricând restituirea bunului său. Conform unei hotărâri a Curţii Supreme, singura excepţie este când o persoană onestă cumpără un autovehicul furat şi îl are în proprietate timp de 3 ani. El devine atunci proprietar legitim. Dacă proprietarul iniţial neagă acest fapt, el poate să ceară reexaminarea cazului.

7. Se aplică prevederile Codului de procedură penală.

8. A se vedea punctul 6.

9. Nu. În acest domeniu se aplică legislaţia internaţională. Polonia a semnat Convenţia europeană de ajutor juridic în domeniul penal.

PORTUGALIA

1. În Portugalia reţinerea a/v furate se face în baza art. 178 al Codului penal: „1. Se reţin bunurile care au servit la comiterea infracţiunii sau care sunt susceptibile de a fi produsul, profitul, preţul sau recompensa, toate obiectele lăsate de către infractor în locurile comiterii infracţiunii sau toate bunurile ce pot servi drept probă. 2. Bunurile materiale reţinute sunt acumulate în dosarul pentru instrucţiuni sau, dacă aceasta nu este posibil, încredinţaţi păstrarea lor magistratului responsabil de instrucţiuni sau pazei judiciare, cu menţionarea procesului-verbal. 3. Reţinerile sunt autorizate sau ordonate prin decizia autorităţii judiciare, cu excepţia celor ce au fost efectuate în timpul percheziţiilor sau săpăturilor, conform procedurii prezentului cod”.

2. Procedurile utilizate pentru informarea proprietarului depind de originea informaţiei. De obicei, se folosesc canalele Interpol.

3. Poliţia judiciară sau cea de frontieră sunt

responsabile de parcarea a/v reţinute.

4. În general, parcarea nu necesită cheltuieli. Fac excepţie cazurile când mijloacele de transport sunt parcate într-un parking privat sau când au fost remorcate.

5. Un obiect furat poate fi restituit proprietarului legitim la cererea acestuia, cu prezentarea documentelor corespunzătoare, a recipisei declaraţiei furtului şi procurii autentice, în cazul când persoana care conducea mijlocul de transport nu era proprietarul legitim. Dacă proprietarul actual nu este persoana păgubaşă, în caz de substituire, trebuie să fie anexat un document care justifică apartenenţa a/v. Toate documentele trebuie să fie traduse oficial în l. portugheză.

a) poliţia este responsabilă de restituirea a/v, cu excepţia cazurilor de „falsificare”;

b) în caz de falsificare, este autorizat să restituie unităţile de transport tribunalul local;

c) nu este necesar să se formeze o comisie rogatorie pentru recuperarea bunurilor furate;

d) a se vedea punctul 5.

6. Nu sunt stabilite termene-limită pentru recuperarea a/v.

Restituirea poate fi efectuată odată cu identificarea proprietarului.

7. Deoarece elementele de identificare a unităţii de transport au fost falsificate şi judecătorul consideră a/v ca un element de dovadă „important”, restituirea a/v poate fi efectuată numai conform deciziei judecătorului.

8. Conform legislaţiei actuale, a/v reţinut trebuie să fie întors proprietarului actual. În acelaşi timp, pot fi şi decizii judiciare, care împiedică restituirea lui.

9. Nu.

MAREA BRITANIE

1. Poliţia poate să reţină un autovehicul în cazurile următoare;

a) dacă are dovezi că a/v este furat;

b) dacă a/v constituie o dovadă a unei infracţiuni.

Poliţia poate să ceară unei persoane ca aceasta să

păstreze autovehiculul până la sfârşitul procedurii penale.

În unele circumstanţe, proprietarul legitim sau reprezentantul acestuia poate să intre din nou în posesia bunului său, fără decizia judecăţii.

Proprietarul legitim al a/v îşi poate recupera bunul prin decizia tribunalului civil.

2. De obicei, proprietarul este informat despre locul aflării a/v prin canalele Interpol, dar poate fi înştiinţat şi direct de către Unitatea europeană de legătură a poliţiei din Kent. Dacă a/v este o unitate de transport străină, se poate apela la un reprezentant al unei companii din Marea Britanie.

3.

4.

La început, responsabilă de a/v reţinut este poliţia şi parcarea lui nu necesită cheltuieli. Dar poliţia nu este obligată să parcheze a/v reţinute: dacă unitatea de transport are puţine şanse de a fi recuperată rapid, se contactează o companie de asigurare privată. În acest caz cheltuielile sunt achitate de către proprietar.

Dacă mijlocul de transport este reţinut şi constituie un element de dovadă, cheltuielile sunt suportate de către poliţie.

5. Autorităţile de poliţie se ocupă de restituirea autovehiculului dacă acesta nu constituie un element de dovadă. În caz contrar, decizia asupra întoarcerii bunului furat o ia procuratura.

a) Tribunalul local nu intervine, deoarece există un litigiu referitor la proprietarul autovehiculului şi acest litigiu (conflict) nu poate să fie uşor rezolvat.

b) Formarea unei comisii rogatorii este necesară doar în cazul unui conflict deosebit referitor la mijlocul de transport şi în cazul unei proceduri penale. Dacă nu este vorba de o procedură penală, se efectuează o procedură civilă.

c) Proprietarul sau reprezentantul său, pentru a demonstra poliţiei că a/v este proprietatea sa legitimă, va prezenta drept dovadă certificatul de înmatriculare sau alt

document.

6. Nu este stabilit niciun termen pentru restituirea a/v, dar poliţia efectuează toate cercetările necesare pentru identificarea proprietarului legitim. Prin urmare, autovehiculul nu întotdeauna este recuperat, numai la decizia tribunalului. Dacă a/v este plasat la o parcare a unei societăţi private, aceasta din urmă poate să ceară tribunalului civil achitarea cheltuielilor pentru parcare.

7. În Marea Britanie în acest domeniu se aplică; „THEFT ACT” (Legea despre furt”) din 1968, care explică noţiunea de „bun furat” şi infracţiunile de furt, dosire şi înşelăciune.

„Legea despre poliţie” stabileşte modalitatea de aplanare de către tribunale a conflictelor referitoare la proprietate.

8. În Marea Britanie, un bun material este considerat furat atâta timp cât nu este restituit proprietarului legitim sau autorităţii legitime, de exemplu, poliţiei. Niciun drept de proprietate nu poate fi transmis prin furt. Cumpărătorul onest al unui bun material furat nu poate să capete dreptul de proprietar al acestui bun, dar totodată nu este considerat vinovat de dosirea, ascunderea bunului. Un obiect furat trebuie să fie întotdeauna întors proprietarului legitim, oricare ar fi circumstanţele furtului şi numărul de tranzacţii efectuate asupra acestui obiect.

9. Marea Britanie nu a încheiat până în prezent niciun contract cu privire la restituirea bunurilor furate. Se prevede încheierea unui asemenea contract cu Pakistanul.

RUSIA

1. În Rusia o unitate de transport poate să fie reţinută:

a) dacă a fost oprită de către un agent al poliţiei municipale şi figurează ca furată în baza de date a obiectelor furate;

b) dacă există lucruri care trezesc bănuieli că a fost furată (de exemplu, dacă seria de caroserie sau numărul motorului pe care le prezintă sunt false); dacă este vorba de un autovehicul străin, care a fost semnalat ca fiind furat

în străinătate.

2. Proprietarul este informat despre locul aflării a/v prin canalele Interpol.

3. Poliţia rutieră, poliţia de sector sau alt organ al puterii de stat sunt responsabile de autovehiculele reţinute.

4. Parcarea unui autovehicul furat nu necesită cheltuieli.

5. Un autovehicul furat poate fi restituit proprietarului legitim în felul următor:

Se adresează o cerere de restituire serviciilor responsabile de relaţiile cu străinătatea de la Procuratura generală a Federaţiei Ruse. Aceste cereri se perfectează conform acordurilor interguvernamentale în vigoare, practicii înaintate în domeniul instrucţiunilor judiciare şi instrucţiunilor Procurorului general.

Documentele ce adeveresc dreptul de proprietate legitimă trebuie să fie anexate la cerere. Dacă o companie de asigurare este parte la acest caz, trebuie să prezinte originalul sau o copie a contractului companiei de asigurare, documentele ce demonstrează că proprietarul a/v a primit indemnizare şi a fost prezentată şi o declaraţie prin care acesta se dezice de bunul său în favoarea companiei de asigurare.

Serviciul care a descoperit mijlocul de transport examinează cererea de restituire în numele biroului Procurorului general, sub controlul procurorului.

Conform instrucţiunilor biroului Procurorului general, a/v este restituit proprietarului, unui reprezentant al agentului respectiv (un funcţionar al companiei de asigurare) la locul unde a fost parcat, cu excepţia când a fost înmatriculat pe numele unei a treia persoane (cetăţean rus, un străin ce locuieşte în Rusia sau un apatrid). În caz de conflicte privind proprietatea mijlocului de transport sau dacă o a treia persoană revendică bunul său, acest caz trebuie soluţionat la nivelul tribunalului.

6.

7.

8.

9. Federaţia Rusă nu a încheiat niciun acord bilateral, tratat sau convenţie cu alte ţări privitor la restituirea bunurilor furate.

SLOVACIA

1. Conform art. 21 al Legii nr. 171/93 poliţia este responsabilă pentru o durată de 60 de zile de reţinerea tuturor bunurilor ce constituie obiectul infracţiunii.

2. Autorităţile poliţieneşti informează proprietarul despre modalităţile de recuperare a autovehiculului numai prin intermediul B.N.C. Bratislava.

3. În ceea ce priveşte parcarea, poliţia a semnat un contract cu Societatea privată „Auto Danubius spol. s.r.o”. Contractul figurează în anexa Regulamentului Preşedintelui Corpului poliţienesc nr. 11/94.

4. Parcarea la societatea „Auto Danubius spol. s.r.o”. necesită cheltuieli. Proprietarul trebuie să achite cheltuielile din ziua când a fost informat de către autorităţile competente ale ţării că poate să-şi recupereze bunul său.

5.

a) Dacă a/v nu a fost furat pe teritoriul Slovaciei, Biroul de investigaţii nu efectuează cercetări împotriva autorului furtului sau a răpitorului. Autovehiculul este întors proprietarului de către poliţia criminală pe cale administrativă.

b) Dacă bunul a fost furat pe teritoriul Slovaciei, Biroul de investigaţii autorizat efectuează cercetări penale împotriva cetăţeanului X sau împotriva infractorului suspectat, şi a/v este întors de către Biroul de investigaţii pe cale administrativă.

De fapt, Poliţia criminală sau Biroul de investigaţii întocmesc un proces-verbal prin care se confirmă că a/v este restituit proprietarului în localurile companiei „Auto Danubius spol. s.r.o”.

Nu.

Nu.

În ambele cazuri menţionate în p. 5 a), proprietarul

trebuie să prezinte documentele următoare:

— Originalul certificatului de înmatriculare;

— Recipisa declaraţiei furtului;

— În unele cazuri, documentul ce dovedeşte că persoana respectivă este proprietarul autovehiculului;

— Dacă compania de asigurare a plătit indemnizaţii proprietarului, reprezentantul său trebuie să prezinte documentele, care demonstrează că ea a devenit proprietar;

— Dacă proprietarul a autorizat o a treia persoană să se ocupe de vânzarea a/v, aceasta trebuie să prezinte o autorizaţie vizată de biroul notarial;

— Toate documentele, cu excepţia certificatului de înmatriculare, trebuie să fie traduse în l. slovacă.

6. Dacă a/v a fost reţinut de către autorităţile de poliţie, nu sunt stabilite termene stricte pentru restituirea lui.

7. Poliţia criminală: modalităţile de reţinere şi restituire a bunului au fost modificate prin art. 21 al Legii cu privire la poliţie.

Biroul de investigaţii: reţinerea este efectuată în baza art. art. 78 – 79 ale Legii cu privire la procedura penală, iar restituirea conform art. 80/1 al aceleiaşi legi.

Regulamentul corpului poliţienesc nr. 11/94 din 7 iunie 1994 referitor la procedura verificării autovehiculelor înmatriculate în străinătate şi referitor la parcarea a/v reţinute.

8. Dacă o persoană posedă un a/v furat, ea trebuie să predea bunul pentru a putea fi restituit proprietarului.

9. Nu.

SLOVENIA

1. În virtutea Codului de procedură penală orice autovehicul poate fi reţinut în ţară, dacă poliţia are motive de a bănui că a fost cumpărat ilicit în Slovenia sau în altă ţară.

2. Dacă proprietarul unităţii de transport furat nu locuieşte în Slovenia, B.N.C. Ljubljana informează autorităţile de poliţie competente ale ţării despre locul de

reşedinţă al acestuia prin canalele Interpol. După reţinerea autovehiculului, B.N.C. Interpol va întreprinde măsurile necesare (verificările în ţara respectivă, prin intermediul B.N.C. Interpol a acestei ţări, de exemplu).

3. Poliţia este responsabilă de parcarea a/v reţinute, dar, din motivul că ea nu dispune de loc de păstrare, poate să încredinţeze unităţile de transport companiilor specializate (de exemplu, companiei pentru parcarea transportului „Avmoto zveza Slovenija”).

4. Cheltuielile legate de parcarea şi remorcarea transportului sunt suportate de proprietar.

5. Poliţia este responsabilă de restituirea mijlocului de transport proprietarului, dacă drepturile de proprietar ale acestuia au fost stabilite (în cazul când un a/v a fost reţinut la momentul tranzitării Sloveniei). Dacă un a/v furat în străinătate a fost înmatriculat în Slovenia înainte de a fi reţinut, decizia privind restituirea lui proprietarului legitim este luată de către procuror sau de tribunal (conform procedurii penale). Procurorul sau tribunalul pot să restituie mijlocul de transport într-o stare tehnică satisfăcătoare.

Fie că a/v este întors de poliţie, fie că de tribunal, proprietarul trebuie să prezinte certificatul de înmatriculare şi o confirmare că acest mijloc de transport a fost furat.

6. Dacă proprietarul nu s-a angajat să-şi restituie bunul său timp de un an de zile, acest automobil este vândut.

7. Conform codului de procedură civilă.

8. Nicio lege nu împiedică restituirea unui a/v furat.

9. Slovenia nu a încheiat niciun acord, tratat sau convenţie în acest domeniu.

SUEDIA

1. Punctul 1, capitolul 27 al Codului de procedură penală al Suediei conţine următoarele dispoziţii referitor la reţinerea obiectelor: orice obiect care constituie un element important în cadrul unei anchete sau care a fost furat de la o persoană, sau care este obiectul unei

confiscări în urma unei infracţiuni, poate să fie reţinut la ordinul unui funcţionar al poliţiei sau al procurorului. În caz de urgenţă, ordinul poate să fie dat de orice funcţionar de poliţie.

2. Proprietarul este informat despre locul aflării a/v prin intermediul B.N.C. Interpol Stockholm, de către poliţia locală sau de către un ofiţer de contact.

3. Autorităţile de poliţie ale localităţii unde a fost descoperit mijlocul de transport poartă răspundere de el. Unitatea de transport este plasată la cea mai apropiată parcare a postului de poliţie. În unele cazuri, bunurile pot să fie parcate în garajuri private sau în localuri pentru automobile.

4. Proprietarul nu suportă cheltuielile pentru parcare.

5. Proprietarul autovehiculului poate să recupereze bunul său, prezentând certificatul de înmatriculare, la momentul reţinerii transportului.

a) În cele mai multe cazuri, poliţia este responsabilă de restituirea a/v.

b) Nu. În general, funcţionarul de poliţie responsabil de anchetă sau procurorul.

c) Nu.

d) Certificatul de înmatriculare în Suedia este eventual o procură.

6. Nu.

7. Cumpărarea legală a unui autovehicul furat este prevăzută în alineatul 2 al Legii cu privire la achiziţionarea legală a bunurilor materiale (1986: 796): dacă bunul a fost cedat de către o persoană unei alte persoane, dar care nu are dreptul de proprietar şi nici dreptul de a dispune de acest bun, clientul poate să devină cumpărător cinstit.

Alineatul 3: cumpărătorul unui obiect este considerat onest numai în cazul dacă el demonstrează că obiectul, circumstanţele în care acesta i-a fost propus, etc., nu l-au făcut să bănuiască, că persoana care i l-a cedat nu avea dreptul de proprietar asupra lui.

Alineatul 4: orice persoană, pierzând proprietatea

asupra unui obiect în favoarea unui cumpărător onest, are dreptul să-şi răscumpere bunul în cauză.

A se vedea p. 1. pentru alte dispoziţii.

8. A se vedea p. 7.

9. Nu.

ELVEŢIA

1. În Elveţia, un autovehicul poate fi reţinut când acesta este căutat de o altă ţară.

2. În timpul descoperirii unităţilor de transport furate în ţările vecine, poliţia locală este informată direct.

3. Poliţia locală este responsabilă de parcarea autovehiculelor reţinute.

4. Dacă un a/v descoperit nu este recuperat de către proprietarul legitim timp de 15 zile, cheltuielile sunt achitate de el la momentul recuperării.

5.

a) Dacă este vorba numai de autovehicule găsite, restituirea lor se efectuează de poliţia locală, care a descoperit unitatea de transport.

b) Autovehiculele furate care au fost vândute în Elveţia pot fi reţinute pe cale juridică până va avea loc o achiziţionare legală. În caz contrar a/v sunt întoarse proprietarilor legali. Părţile păgubaşe sunt nevoite să iniţieze o procedură civilă.

c) Dacă un obiect cumpărat în mod cinstit nu poate să fie recunoscut şi este dosit, cumpărătorul suspectat este obiectul unei anchete penale. Renunţarea la autovehicul depinde de tribunalul competent care informează părţile păgubaşe.

d) Pentru recuperarea a/v este suficient de a prezenta certificatul de înmatriculare a a/v şi buletinul de identitate. Dacă unităţile de transport sunt recuperate de o a treia persoană, aceasta trebuie să prezinte procura deţinătorului legal sau a companiei de asigurare.

6. Nu sunt stabilite termene fixe pentru recuperarea autovehiculelor. În acelaşi timp, un a/v poate fi folosit de către autorităţile de poliţie, dacă cheltuielile pentru parcare depăşesc valoarea a/v, proprietarul fiind anunţat

pentru ultima oară să-şi recupereze bunul său (cheltuielile sunt suportate de el).

7.

8. A se vedea p. 5 b).

9. Elveţia nu a încheiat cu alte ţări acorduri, tratate, convenţii privind recuperarea bunurilor furate.

TURCIA

1. Orice mijloc de transport poate fi reţinut, dacă figurează în baza de date privind autovehiculele furate a Turciei. Informaţia referitor la mijloacele de transport furate în străinătate figurează în această bază de date, dacă a fost transmisă prin intermediul Interpol.

Reţinerea unui a/v furat, descoperit în Turcia, poate fi efectuată în baza unei cereri adresate procuraturii sau companiei de asigurare.

Baza de date privind a/v furate este unită cu fişierul de înmatriculare a a/v şi poate fi consultată de toate serviciile poliţiei din ţară.

2. Proprietarul este informat despre locul aflării bunului său prin canalele Interpol şi prin intermediul unor societăţi private (Birourile Mercedes Benz şi BMW din Turcia).

3. Procuratura este responsabilă de parcarea a/v reţinute. Autorităţile de poliţie municipale, serviciile de frontieră pot să propună locuri pentru parcare.

4. Cheltuielile pentru parcare sunt achitate de proprietarul legitim. Stocarea este gratuită dacă a/v este plasat la parcarea procuraturii sau a poliţiei.

5.

a) Dacă un a/v este descoperit când a fost abandonat, poliţia este responsabilă de restituirea bunului proprietarului legitim.

b) În toate cazurile, decizia privind restituirea a/v trebuie să fie luată de către tribunalul local competent în această problemă.

c) Pentru procedura restituirii bunului este necesară formarea unei comisii rogatorii. Dacă proprietarul legitim identificat se adresează tribunalului competent, acesta din

urmă dispune restituirea a/v.

d) Documentele necesare pot să varieze după caz, conform deciziei luate de către tribunal.

Documentele sunt următoarele.

— Certificatul de înmatriculare.

— Copia recipisei declaraţiei furtului, unde se indică clar că a/v a fost răpit.

— Buletinul de identitate (cu fotografie).

— Cheile originale.

— Documentele companiei de asigurare.

6. Termenul de recuperare: 3 luni de la decizia judecăţii.

7.

— Codul penal turc.

— Codul de procedură penală al Turciei.

— Codul de prevenire şi reprimare a contrabandei.

— Codul poliţiei de frontieră.

— Regulamentul privind provenienţa bunurilor furate.

— Convenţia europeană de ajutor juridic reciproc (Strasbourg 1959).

8. La fel ca şi în multe alte ţări, în cazul achiziţionării unui a/e de către un cumpărător onest, nu se admite restituirea acestuia proprietarului legitim, cu excepţia când restituirea este prevăzută prin decizie judiciară.

9. Turcia nu a încheiat acorduri bilaterale, tratate, convenţii cu alte ţări. De cele mai multe ori este utilizată Convenţia europeană de asistenţă juridică reciprocă.

UCRAINA

1. În Ucraina reţinerea unui mijloc de transport furat se efectuează în următoarele cazuri:

a) dacă un autovehicul este descoperit fără proprietar în timpul unui control al poliţiei sau şoferul nu este în stare să prezinte documentele legitime ale unităţii de transport;

b) dacă documentele, certificatul de înmatriculare, plăcile de înmatriculare sau numărul de identificare sunt false;

c) dacă unitatea de transport constituie un element de dovadă în cadrul unei proceduri judiciare;

d) dacă poliţia are motive să considere că a/v este furat sau figurează ca fiind răpit în fişierul bunurilor furate.

Poliţia dispune de localuri speciale prevăzute pentru parcarea autovehiculelor reţinute. Mijloacele de transport pot să fie plasate la parcări publice sau private.

2. Dacă proprietarul a/v este cetăţean ucrainean, el este informat despre locul aflării bunului său de către poliţie, care este responsabilă de anchetă. Cetăţenii străini sunt informaţi prin intermediul B.N.C. Interpol al ţării dumnealor.

3. Dat fiind faptul că autovehiculele reţinute sunt plasate la parcările poliţiei, şeful poliţiei regiunii respective este responsabil de parcare. În cazul când mijlocul de transport este plasat la o parcare privată, proprietarul suportă cheltuielile necesare.

4. Cheltuielile pentru parcare variază de la o regiune la alta.

5.

a), b) Un autovehicul furat poate fi restituit proprietarului legitim conform deciziei procuraturii, sau hotărârii poliţiei. În cazul când a/v a fost achiziţionat de un cumpărător onest sau constituie o dovadă a unei proceduri penale, bunul este restituit proprietarului legitim în ambele cazuri.

a) o comisie rogatorie este necesară dacă bunul furat este obiectul unei infracţiuni cercetate de ancheta penală. Autorităţile de poliţie ale ţărilor cu care Ucraina a încheiat acorduri internaţionale pot să participe, în cadrul anchetei, la reţinere şi la procedura de restituire a mijlocului de transport proprietarului legitim.

b) Proprietarul trebuie să prezinte documentele ce dovedesc dreptul său de proprietar cât şi dovada că el a suportat cheltuielile pentru parcare.

6. Dacă proprietarul a/v nu este identificat timp de un an de zile, bunul devine proprietatea statului. Codul

civil ucrainean stabileşte un termen de 3 ani pentru ca proprietarul legitim să-şi recupereze obiectul, în cazul când a/v se află în posesia unei a treia persoane care l-a cumpărat ca fiind „cumpărător onest”.

7. Descoperirea unui autovehicul furat demonstrează că a fost comisă o infracţiune. Art. art. 94 – 97 ale Codului de procedură penală ucrainean prevăd diferite măsuri privind reţinerea bunului.

Se consultă fişierul bunurilor furate pentru a se convinge că furtul este înregistrat, pentru a stabili data, locul, circumstanţele furtului sau ale pierderii şi serviciul responsabil de ancheta penală. Este necesară consultarea bazei de date a ţării unde a fost fabricat şi a ţării de unde a fost importat în Ucraina.

Verificările se efectuează cu scopul de a şti în ce condiţii a fost cumpărat mijlocul de transport şi cine are dreptul de proprietar asupra lui.

Dacă a/v este reţinut în baza unei procuri, a unei donaţii prin moştenire sau a fost cumpărat, trebuie să fie verificată autenticitatea documentelor.

8. Legislaţia ucraineană prevede că proprietarul legitim, pentru a obţine restituirea bunului său, trebuie să apeleze la tribunal. Cumpărătorul onest poate să păstreze a/v până la momentul hotărârii judecăţii.

9. Ucraina nu a semnat niciun acord, nicio convenţie internaţională cu privire la restituirea bunurilor furate. În septembrie 1995, Ucraina a aderat la mai multe convenţii europene de ajutor juridic penal şi la cea internaţională referitor la judecăţile represive. O convenţie în domeniul afacerilor civile, familiale şi penale a fost redactată de către ţările C.S.I. şi semnată la 22 ianuarie 1993 la Minsk. Au fost încheiate acorduri bilaterale cu China, Polonia, Letonia, Lituania, Moldova, Georgia şi Mongolia.

Anexa nr. 1
PROIECT

CONVENŢIA
cu privire la măsurile de prevenire a furturilor mijloacelor de transport auto

Preambul

Statele-participante la prezenta Convenţie.

— Subliniind că acţiunile de furt al mijloacelor de transport constituie atentate grave asupra dreptului la proprietate şi pricinuiesc daune considerabile statelor.

— Exprimând îngrijorarea în legătură cu faptul că furturile mijloacelor de transport ca infracţiune depăşesc limitele frontierelor de stat.

— Recunoscând că lupta eficientă la nivel internaţional împotriva furturilor mijloacelor de transport este posibilă numai pe baza cooperării operative a acţiunilor întreprinse de organele competente ale statelor interesate.

— Considerând că este necesar să se adopte măsuri coordonate de preîntâmpinare a furturilor mijloacelor de transport şi de restituire a lor posesorilor legali.

— Pornind de la necesitatea de a unifica la maximum actele ce reglementează activitatea în sfera circulaţiei rutiere, precum şi în problemele de depistare a autovehiculelor furate şi restituirii lor către posesorii lor legitimi.

AU CONVENIT ASUPRA URMĂTOARELOR:

Capitolul 1
Dispoziţii generale

Articolul 1.

Obiectivul prezentei Convenţii prevede:

1.1. Elaborarea complexului de măsuri privind preîntâmpinarea furturilor mijloacelor de transport ce participă la circulaţia rutieră internaţională şi protecţia drepturilor posesorilor lor legitimi.

1.2. Crearea bazelor de date necesare privind mijloacele de transport participante la circulaţia rutieră internaţională.

Articolul 2.

La aplicarea prevederilor prezentei Convenţii:

— **Mijloc de transport** înseamnă orice vehicul cu autotracţiune, inclusiv remorcherele, cu excepţia bicicletelor cu motor suspendat, care pe teritoriile Părţilor Contractante nu sunt echivalate cu motocicletele, şi a mijloacelor de locomoţie pe şine.

— *Mijlocul de transport* se consideră aflat în **circulaţia rutieră internaţională** pe teritoriul unui oarecare stat, dacă el:

— Aparţine unei persoane fizice sau juridice cu viza de reşedinţă în afara graniţelor acestui stat;

— Nu este înmatriculat în acest stat;

— Este introdus temporar pe teritoriul statului.

— Fiecare din Părţile Contractante este în drept să nu considere ca aflându-se în *circulaţia rutieră internaţională* mijloacele de transport rămase pe teritoriul ei mai mult de un an fără o întrerupere considerabilă, durata căreia poate fi stabilită de către această Parte Contractantă.

— Parcul mijloacelor de transport se consideră aflat în *circulaţia rutieră internaţională* dacă cel puţin unul din mijloacele de transport ale parcului respectiv corespunde acestei definiţii.

— **Urmărire internaţională** înseamnă înştiinţarea oficială a organelor competente din una sau câteva Părţi Contractante sau a organizaţiilor internaţionale specializate responsabile pentru susţinerea ţărilor-membre ale acestor organizaţii în depistarea autovehiculelor furate şi înapoierea lor posesorilor legitimi.

— **Furt al mijlocului de transport** înseamnă orice intrare ilegală în stăpânirea unui autovehicul din momentul anunţării urmăririi internaţionale a lui de către organele competente ale uneia sau ale câtorva Părţi Contractante.

— **Integritatea mijlocului de transport** înseamnă păstrarea valorii lui ca marfă în corespundere cu procesul verbal de examinare la reţinere şi starea de fapt în care se află în momentul transmiterii acestuia posesorului legitim.

— **Mijloc de transport fără stăpân** înseamnă autovehiculul dat în urmărire internaţională şi care la expirarea a şase luni din momentul descoperirii şi/sau reţinerii n-a fost revendicat de către posesorul legitim sau acesta din urmă n-a fost găsit în acest termen.

— **Certificat International pentru mijlocul de transport** înseamnă un document de strictă evidenţă care conţine informaţie completă privind provenienţa mijlocului de transport, adică date cu privire la înregistrarea şi scoaterea lui din evidenţă, precum şi alte date care stabilesc şi certifică legalitatea participării la circulaţia rutieră internaţională.

— **Înştiinţare oficială** înseamnă trimiterea la bazele de date internaţionale de către organele competente ale Părţilor Contractante a informaţiei cu privire la mijloacele de transport furate.

Capitolul 2

Domeniul de aplicare

Articolul 3.

Prezenta Convenţie se referă la deplasarea mijloacelor de transport cu trecerea uneia sau a câtorva frontiere de stat, strămutarea acestora de pe teritoriul uneia dintre Părţile Contractante pe teritoriul altei Părţi Contractante sub diverse motive, inclusiv în legătură cu schimbarea locului permanent de trai al posesorilor.

Articolul 4.

Prezenta Convenţie stabileşte măsurile de prevenire a furtului mijloacelor de transport şi unele forme de urmărire internaţională, precum şi mecanismul de restituire a mijloacelor de transport furate posesorilor legitimi.

Articolul 5.

Prezenta Convenţie stabileşte principiile generale şi condiţiile de eliberare a Certificatului International în cazul transferării mijloacelor de transport în legătură cu scoaterea din evidenţă şi înmatricularea lor în alte ţări.

Articolul 6.

Părţile Contractante vor proceda la un schimb larg

de informaţii operative şi exhaustive cu privire la mijloacele de transport aflate în circulaţia rutieră internaţională, prin crearea unui sistem de telecomunicaţie integrat, care va asigura la nivel internaţional realizarea completă a măsurilor prevăzute în prezenta Convenţie.

Capitolul 3

Căutarea internaţională şi mecanismul de restituire a mijloacelor de transport furate posesorilor legitimi

Articolul 7.

7.1. Urmărirea penală a persoanelor vinovate de săvârşirea furtului mijlocului de transport şi măsura corespunzătoare de răspundere sunt stabilite de către legislaţia acelei Părţi Contractante, pe teritoriul căreia a fost comisă infracţiunea.

7.2. Dacă infracţiunea de răpire a mijlocului de transport sau orice alte acţiuni ce au contribuit la săvârşirea acestui delict s-au înregistrat pe teritoriul câtorva Părţi Contractante, atunci fiecare din aceste acţiuni este calificată conform legislaţiei în vigoare din ţara respectivă.

7.3. Organele de drept ale Părţilor Contractante asigură schimbul de informaţii cu privire la furturile mijloacelor de transport în scopul cercetării operative a împrejurărilor de răpire a autovehiculelor şi luarea măsurilor necesare de curmare a acestui tip de infracţiune.

7.4. Pe teritoriul fiecărei Părţi Contractante, fără nicio altă formalitate suplimentară, sunt recunoscute ca probe materialele referitoare la furturile mijloacelor de transport dobândite de către organele de drept ale oricărei altei Părţi Contractante.

Articolul 8.

8.1. Mijloacele de transport furate şi apoi reţinute, precum şi mijloacele de transport descoperite urmează a fi restituite posesorilor legitimi.

8.2. Părţile Contractante asigură integritatea (păstrarea în stare bună) autovehiculelor descoperite şi reţinute, precum şi restituirea acestora posesorilor legitimi

în termen de cel mult 3 luni, indiferent de faza la care se află procesul de anchetare a persoanelor vinovate de săvârşirea acestei infracţiuni.

Articolul 9.

Părţile Contractante fac schimb, în cazul în care există cererea respectivă, de informaţii şi de date necesare privitoare la deplasarea mijloacelor de transport dintr-o ţară în alta în vederea descoperirii şi reţinerii autovehiculelor furate, precum şi asigurarea integrităţii şi restituirii lor la timp posesorilor legali.

Articolul 10.

Posesorul legitim al mijlocului de transport furat poate fi găsit în baza unuia din următoarele documente:

— Actul de primire-predare al uzinei producătoare sau certificatul-factură eliberat de o altă organizaţie competentă;

— Certificatul de înmatriculare (fişa tehnică);

— Contractul de transmitere a dreptului de proprietate, de posesiune sau folosinţă a mijlocului de transport autentificat la notariat sau legalizat în alt mod;

— Alt document ce stabileşte apartenenţa mijlocului de transport în conformitate cu legislaţia naţională.

Articolul 11.

În baza prezentei Convenţii, Asiguratorul este recunoscut posesor legitim al mijlocului de transport din momentul plătirii recompensei în conformitate cu Contractul de asigurare a mijlocului de transport.

Articolul 12.

12.1. Posesorul legal al mijlocului de transport furat este în drept să ceară restituirea lui din contul persoanei vinovate de săvârşirea infracţiunii. Dacă aceasta nu este cu putinţă, posesorul legal îşi recuperează mijlocul de transport pe cont propriu.

12.2. Posesorul legal al mijlocului de transport furat poate, de asemenea, să-l vândă la locul reţinerii, în conformitate cu legislaţia respectivă a Părţii Contractante, sau să încredinţeze această tranzacţie altei persoane fizice sau juridice în modul stabilit.

12.3. În caz de renunţare a posesorului legal la drepturile sale asupra mijlocului de transport, după expirarea a trei luni de la înştiinţarea oficială, el poate fi înstrăinat prin decizia organului competent respectiv în modul stabilit de legislaţia Părţii Contractante.

12.4. Mijlocul de transport fără stăpân poate fi vândut, transmis în folosinţă unei terţe persoane sau distrus în modul prevăzut de legislaţia Părţii Contractante.

Capitolul 4
Eliberarea Certificatului International pentru mijlocul de transport

Articolul 13.

În scopul prevenirii furturilor mijloacelor de transport, Părţile Contractante contribuie la realizarea măsurilor de dotare a fiecărui autovehicul cu dispozitive antifurt mecanice, electronice şi de alt tip în conformitate cu regulile internaţionale în vigoare, precum şi cu sisteme noi ce se implementează.

Articolul 14.

Cerinţele faţă de mijlocul de transport, necesare pentru înmatricularea lui de către organele competente ale Părţilor Contractante, sunt stabilite de legislaţia naţională. Totodată, niciun mijloc de transport transferat dintr-o ţară în alta nu poate fi înmatriculat de către organele competente ale Părţilor Contractante fără prezentarea documentului privind radierea mijlocului de transport respectiv în acea ţară de unde el a fost transferat.

Articolul 15.

15.1. La înmatricularea mijlocului de transport importat, posesorul este obligat să prezinte Certificatul Internaţional privind provenienţa mijlocului de transport, eliberat de către organele competente ale ţării ce l-a radiat.

15.2. Certificatul Internaţional pentru automobilele importate din alte ţări neparticipante la prezenta Convenţie se eliberează de către organele competente ale

ţării în care a fost adus automobilul, în temeiul datelor solicitate ţării în care a fost înmatriculat anterior.

Articolul 16.

16.1. În cazul lipsei Certificatului Internaţional, organul competent al respectivei Părţi Contractante înmatriculează temporar mijlocul de transport pe un termen de cel mult trei luni.

16.2. Dacă Certificatul Internaţional n-a fost eliberat în termenul stabilit, organul competent al respectivei Părţi Contractante transmite mijlocul de transport organelor de drept pentru clarificarea situaţiei.

Articolul 17.

Eliberarea Certificatelor Internaţionale de provenienţă a mijlocului de transport se poate efectua sub egida organizaţiilor internaţionale ce se specializează în domeniul combaterii furturilor de autovehicule.

Articolul 18.

În cazul descoperirii – la eliberarea Certificatului International – mijloacelor de transport răpite, informaţia respectivă se transmite imediat organelor de drept ale acelei Părţi Contractante, pe teritoriul căreia se află autovehiculul respectiv, precum şi a acelei Părţi Contractante, de pe teritoriul căreia autovehiculul a fost furat.

Articolul 19.

Organul care a eliberat Certificatul Internaţional de provenienţă a mijlocului de transport poartă răspundere pentru autenticitatea datelor indicate în el în conformitate cu legislaţia naţională în vigoare.

Articolul 20.

20.1. În scopul descoperirii furturilor de automobile şi restituirii lor posesorilor legali, fiecare dintre Părţile Contractante creează şi asigură întreţinerea bazei de date cu privire la:

— Mijloacele de transport înmatriculate;

— Mijloacele de transport furate;

— Mijloacele de transport radiate şi transferate în alte ţări;

— Mijloacele de transport descoperite;

— Mijloacele de transport fără stăpân.

Părţile Contractante pot crea baze comune de date. În acest scop se vor folosi bazele unice de date ale organizaţiilor internaţionale specializate în domeniul luptei împotriva furtului de autovehicule.

20.2. Fiecare Parte Contractantă asigură transmiterea operativă a informaţiei cu privire la mijloacele de transport la cererea organelor competente ale altei Părţi Contractante.

Articolul 21.

21.1. Fiecare dintre Părţile Contractante transmite în baza unică de date în termen de până la 5 zile informaţia completă despre mijloacele de transport scoase din evidenţă.

21.2. Organele competente ale statelor participante la prezenta Convenţie, în cazul în care există cererea respectivă, transmit către organele competente ale părţii solicitante datele cu privire la autovehiculele înmatriculate şi radiate, la mijloacele de transport furate, la cele descoperite şi la cele fără stăpân, în termen de până la 5 zile din momentul primirii cererii.

Articolul 22.

În cazul reţinerii autovehiculului furat pe teritoriul uneia dintre Părţile Contractante, organul competent respectiv înştiinţează imediat despre aceasta organele competente ale altor Părţi Contractante interesate în scopul avizării posesorului legal al autovehiculului.

Articolul 23.

23.1. Părţile Contractante creează şi asigură menţinerea bazei unice de date cu privire la mijloacele de transport radiate şi înmatriculate, transferate dintr-o ţară în alta, cu privire la autovehiculele furate, descoperite şi la cele fără de stăpân.

23.2. Orice Parte Contractantă are dreptul să solicite informaţii cu privire la mijloacele de transport, acumulate în baza unică de date.

23.3. Informaţiile ce se conţin în baza unică de date

pot fi puse la dispoziţia unor terţe persoane şi statelor interesate în baza contractelor corespunzătoare.

Capitolul 5

Concluzii finale

Articolul 24.

Orice litigiu între două sau mai multe Părţi Contractante referitor la interpretarea sau aplicarea prezentei Convenţii care nu poate fi reglementat pe calea negocierilor, la cererea uneia dintre ele, va fi transmis spre examinare Arbitrajului format prin acordul comun al Părţilor Contractante.

Dacă în decurs de şase luni din ziua solicitării privind examinarea în Arbitraj, litigiul nu a fost soluţionat, oricare din Părţile aflate în litigiu poate sesiza Curtea Internaţională în conformitate cu statutul acesteia.

Articolul 25.

Orice Parte Contractantă poate propune una sau mai multe modificări la prezenta Convenţie.

Articolul 26.

26.1. Orice Parte Contractantă, în momentul semnării, ratificării sau aderării la prezenta Convenţie poate face o declaraţie precum că ea nu se obligă să respecte vreuna din prevederile acesteia.

26.2. Celelalte Părţi Contractante, de asemenea, nu vor lua în consideraţie articolul respectiv în relaţiile reciproce cu Partea care a făcut stipularea corespunzătoare.

26.3. Asupra acestei probleme se poate reveni în orice moment pe calea unor notificări.

Articolul 27.

27.1. Prezenta Convenţie este deschisă pentru semnare de către Părţile Contractante până la…

27.2. Orice stat, care nu a semnat prezenta Convenţie până la intrarea ei în vigoare, poate oricând să adere la ea.

27.3. Prezenta Convenţie urmează a fi ratificată de către Părţile Contractante semnatare.

Articolul 28.

28.1. Prezenta Convenţie intră în vigoare după 30 de zile de la data predării la păstrare a instrumentelor de ratificare de către 3 Părţi Contractante semnatare. Pentru alte state ea intră în vigoare după 30 de zile de la data predării la păstrare a instrumentelor lor de ratificare sau a documentelor cu privire la aderare, în funcţie de ce anume parvine mai întâi.

28.2. După intrarea în vigoare a prezentei Convenţii, ea trebuie să fie înregistrată la Secretariatul ONU la New York în conformitate cu Articolul 102 al Statutului Organizaţiei Naţiunilor Unite.

Articolul 29.

29.1. Nicio prevedere a prezentei Convenţii nu împiedică Părţile Contractante să încheie alte acorduri bilaterale sau multilaterale referitoare la prevenirea furturilor mijloacelor de transport şi restituirea lor posesorilor legitimi.

29.2. Orice Parte Contractantă poate să renunţe la participarea la prezenta Convenţie printr-un aviz în scris. Renunţul la participare la Convenţie intră în vigoare după 12 luni din ziua depunerii unui astfel de aviz.

Proiectul de Convenţie „Cu privire la măsurile de prevenire a furturilor mijloacelor de transport” poate fi folosit ca instrument teoretic în reglementarea juridică internaţională a problemelor legate de combaterea crimei organizate în sfera businessului auto ilicit. Dar, pentru realizarea în practică a mecanismului de prevenire a furturilor, este necesar să se creeze o bază unică de date a ţărilor membre ale Convenţiei, care să cuprindă informaţii exhaustive cu privire la:

— Automobilele ce participă la circulaţia rutieră internaţională în vederea sporirii posibilităţilor de verificare a autenticităţii documentelor referitoare la mijlocul de transport prezentat spre înregistrare sau reînregistrare;

— Implementarea sistemului de certificare a legalităţii provenienţei mijlocului de transport prezentat spre înmatriculare;

— Autovehiculele radiate în cazul strămutării lor dintr-o ţară în alta;

— Mijloacele de transport furate, descoperite şi a celor fără stăpân.

Banca unică de date va fi formată în temeiul bazelor de date ale ţărilor membre ale Convenţiei (Anexa nr. 1) şi ale altor organe şi structuri interesate.

În conformitate cu Convenţia, fiecare ţară devenită membră a acesteia trebuie să creeze o bază de date constând din următoarele informaţii:

1. Subdiviziunile de înmatriculare:

— Mijloacele de transport radiate;

— Mijloacele de transport înmatriculate;

— Mijloacele de transport furate şi depistate în procesul înmatriculării.

2. Companiile de asigurare:

— Date cu privire la furturile de automobile.

3. Poliţia:

— Date cu privire la furturile de autovehicule;

— Date cu privire la automobilele furate şi depistate (inclusiv la cele străine);

— Date cu privire la mijloacele de transport fără stăpân.

* * *

Sub conducerea subsemnatului, la Organizaţia Internaţională a Circulaţiei Rutiere cu sediul la Geneva a fost elaborat un sistem, denumit „IMPOLSAT”. Acest proiect a fost examinat la una din sesiunile Comitetului pentru Traficul Intern al CC ai ONU, unde a şi fost aprobat. OICR a procedat la realizarea programului în vederea implementării sistemului integrat de telecomunicaţie „IMPOLSAT”, care va asigura înfăptuirea unor astfel de măsuri. La etapa iniţială, funcţionarea sistemului poate fi asigurată din contul utilizării canalelor şi mijloacelor existente de comunicaţie specială. În perspectivă, sistemul va asigura consecvent legătura dintre baza centrală de date, amplasată la sediul OICR din Geneva, şi bazele regionale de la misiunile naţionale ale OICR de pe

teritoriile ţărilor ce fac parte din ea, iar prin intermediul misiunilor – şi cu centrele de informaţie ale poliţiei rutiere din ţările respective. Acestea din urmă trebuie să aibă legătură cu toate subdiviziunile de înmatriculare, cu posturile de poliţie rutieră de pe automagistralele internaţionale, cu punctele vamale de la frontiera cu anumite state. Dezvoltarea de mai departe a reţelei de telecomunicaţie va lega sediul OICR cu bazele de date ale altor structuri internaţionale şi companii de asigurare interesate în colaborare.

Implementarea sistemului „IMPOLSAT” este o chestiune de viitor, dar deja de pe acum în Europa se stabileşte cooperarea între sistemele de informare-urmărire ale organelor de drept din unele state.

Accesul reciproc la sistemele de evidenţă automatizate de urmărire a autovehiculelor din diferite ţări, în opinia experţilor străini, constituie o metodă eficientă de luptă împotriva furturilor de automobile, metodă care poartă un caracter internaţional şi se va dezvolta şi pe viitor.

Rolul hotărâtor în chestiunea prevenirii furturilor de autovehicule îl va juca, în opinia autorului, perfecţionarea sistemului existent de înmatriculare prin introducerea Certificatului Internaţional de provenienţă a mijlocului de transport, care exclude posibilitatea înmatriculării autovehiculelor furate.

Schema de organizare a eliberării Certificatului International este prezentată în anexele nr. 2, 2.1.

Anexa nr. 2

Schema formării bazei necesare de date pentru ţara devenită membră a Convenţiei

Anexa nr. 2.1

Schema de organizare a eliberării Certificatului Internaţional de provenienţă a mijlocului de transport

ÎNCHEIERE

Investigaţiile efectuate în cadrul prezentei lucrări au arătat că problema combaterii criminalităţii organizate în sfera businessului auto ilicit a depăşit cu mult graniţele statelor şi chiar ale unor întregi regiuni. Soluţionarea eficientă a problemei în cauză este posibilă doar pe baza unei colaborări internaţionale la scară globală. În lucrarea de faţă a fost elaborată o nouă concepţie privind soluţionarea acestor probleme. Obiectivul ei principal a constat în a găsi căile de a exclude posibilitatea înmatriculării autovehiculului furat şi, prin urmare, a nu permite exploatarea lui. În caz de realizare a noului sistem, acest tip de infracţiune va deveni nerentabil pentru făptuitorii ei. Şi asta, în opinia autorului, poate constitui una dintre metodele cele mai eficiente de combatere a furturilor de autovehicule.

În vederea realizării obiectivului propus în lucrarea de faţă, se preconizează un complex de măsuri care să cuprindă aspectele principale ale acestei probleme. O importanţă deosebită se acordă stabilirii bazei juridice ce reglementează principiile de abordare întru soluţionarea problemei furturilor de autovehicule la nivel internaţional. În afară de aceasta, propunem câteva concluzii ce nu pot fi neglijate dacă dorim să stârpim această plagă socială.

— Pe toate meridianele lumii, la nivel naţional şi transnaţional, se comit o mulţime de atentate criminale în domeniul transportului auto. Aceste acţiuni ilicite le comit grupările criminale, organizate la nivel de state, regiuni şi continente. Furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto s-au transformat în unul din genurile cele mai răspândite ale businessului criminal, care are ca scop asigurarea dobândirii supraprofiturilor (veniturilor maximale) de către grupările, organizaţiile şi comunităţile criminale. Acest gen de activitate criminală se distinge prin trăsături generale şi particulare.

— Comun pentru toate grupările criminale este faptul constituirii lor după modelul organizaţiilor legale, create în

stat şi societate; ele dispun de centre intelectuale de dirijare, elită criminală, servicii de informaţii, reguli de comportament etc. Trăsăturile particulare ale grupărilor criminale, specializate în furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto la nivel naţional şi internaţional, se manifestă în următoarele: sarcina supremă este nu numai obţinerea supraprofitului în urma businessului criminal, dar şi acapararea puterii politice; tendinţa de a răspândi modul de viaţă al comunităţilor criminale în toată societatea; activitatea criminală specializată ia amploare şi se transformă din fenomen naţional în unul internaţional, ce atentează la interesele comunităţii mondiale.

— Problemele ce ţin de pericolul social, tendinţele de extindere a activităţii criminale în domeniul transportului auto sunt investigate şi studiate în măsură suficientă. Cu toate acestea, cercetarea unor aspecte privind activitatea grupărilor criminale – efectivul acestora, bunăoară, sau zona lor de influenţă – poartă un caracter sporadic, ocazional.

— Comunităţile criminale specializate în furturile şi răpirile de automobile activează cu un scop dublu: captarea mijloacelor de transport pentru a fi ulterior vândute ori folosite în interese proprii.

Domină primul scop, legat de obţinerea supraprofiturilor şi acumularea capitalului incipient. În grupările criminale rolurile sunt repartizate astfel: unii din membrii ei organizează furtul automobilelor, alţii le expediază în diferite regiuni ale ţării, terţii le comercializează. Ţinând cont de aceasta, se propun circa zece criterii caracteristice organizaţiilor criminale specializate în furturile transportului auto la nivel naţional şi internaţional (de exemplu, nivelul înalt de organizare, stabilitatea în relaţiile interne, prezenţa liderilor şi elitei, dirijarea comunităţii criminale, subcultura criminală, diversitatea acţiunilor criminale, specializarea în activitatea criminală, existenţa structurilor care asigură relaţiile externe).

De aceea sindicatele criminale specializate în

furturile mijloacelor de transport auto pot fi divizate în două grupe: naţionale şi transnaţionale.

— Spre deosebire de statele cu democraţie înaintată – SUA, Italia, Franţa, RFG, Confederaţia Elveţiană, Marea Britanie –, ţările membre ale CSI n-au creat o bază eficientă şi perfectă în contracararea acestui gen de crime cum sunt furturile şi răpirile mijloacelor de transport auto, ceea ce limitează posibilităţile organelor de drept. Din această cauză prejudiciile aduse cetăţenilor în parte şi statelor în ansamblu se estimează la zeci de miliarde de dolari numai în Europa.

Un sens deosebit, deci, capătă perfecţionarea mecanismului combaterii atentatelor asupra mijloacelor de transport la nivel naţional şi internaţional.

Iată de ce, atât în Republica Moldova cât şi în alte state membre ale CSI e necesar să se prevadă în legislaţia penală răspunderea pentru atentatul la averea mobiliară, în categoria căreia intră şi mijloacele de transport; extinderea interacţiunii şi coordonării activităţii în urmărirea penală şi depistarea activităţii criminale a grupărilor criminale organizate, specializate în furturile transportului auto; preluarea experienţei înaintate a poliţiei şi organelor de urmărire penală din acest domeniu, acumulate în Marea Britanie, Germania şi alte state.

— Dinamica, tendinţa, amploarea atentatelor asupra mijloacelor de transport auto în Europa de Vest, de Est şi Centrală demonstrează creşterea permanentă a acestui gen de criminalitate organizată. Pentru sistarea ei se propun un şir de măsuri: curmarea comercializării şi rotaţiei mijloacelor de transport auto; intensificarea controlului vamal; elaborarea specimenelor de acte autentice care ar confirma dreptul de proprietate asupra averii mobiliare; utilizarea în practică a sistemelor noi de semnalizare a transportului auto; instruirea posesorilor mijloacelor de transport cu privire la asigurarea inviolabilităţii automobilelor ce le aparţin. În acest domeniu sunt prioritare măsurile elaborate de unele state la nivel naţional şi interregional, inclusiv interacţiunea

organizaţiilor naţionale şi internaţionale, cum ar fi Interpolul, Organizaţia Internaţională a Circulatei Rutiere, Poliţia rutieră la nivel naţional ş.a.

— Combaterea eficientă a atentatelor asupra mijloacelor de transport la nivel internaţional poate fi realizată numai în baza unei conlucrări operative a organelor competente din statele cointeresate. Activitatea lor ar trebui să fie completată cu programe de schimb de personal la nivel de urmărire penală şi operaţiunilor de ocrotire a normelor de drept, orientate contra organizaţiilor criminale transnaţionale, specializate în furturile mijloacelor de transport auto.

Asemenea acorduri există între multe state ale Europei: Marea Britanie, Danemarca, Italia, RFG, Suedia ş.a. Fără îndoială, această experienţă ar fi binevenită pentru Republica Moldova, alte state membre ale CSI.

— O importanţă deosebită în profilaxia atentatelor asupra mijloacelor de transport auto la nivel transnaţional, precum şi în aplicarea unui mecanism eficient de combatere a infracţiunilor menţionate îl poate avea elaborarea şi adoptarea unei Convenţii Internaţionale „Cu privire la măsurile de prevenire a furturilor mijloacelor de transport auto” care ar constitui baza juridică pentru încheierea acordurilor mulţi – şi bilaterale. În acest mod va fi asigurată influenţa eficientă asupra stării, dinamicii şi tendinţelor unuia din genurile moderne ale criminalităţii organizate – furturile mijloacelor de transport auto. La o astfel de Convenţie poate adera şi Republica Moldova, alte state cointeresate.

SUMMARY

Veaceslav Untilă, Doctor of Law.

Born on the 15th of June 1956, in the village of Codreanca, Chişinău district.

Education: School of Mechanics of the Tehnical University of Moldova and the Law School of the State University of Moldova. He received his Doctor degree within the Institute of Philosophy, Sociology and Law of the

Academy of Science of Moldova.

Since 1978 he works in the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova. During the period of 1992 – 1995 he is head of the Highway.

Police Departament; during 1995–1998 he is Chairman of the Administrative Council of International Organization of Traffic Control, with the headquarters în Geneva. At the same time with his diplomatic work he develops an important scientific activity, creates a comprehensive study concerning the problems of fighting the organized crime.

În Geneva, Veaceslav Untilă prints the work in three volumes: „Services, Studies, Consulting And Information On The Issues Of Fighting Criminality in Cases Of Theft And Driving Away Of Vehicles”. He is the author of a large number of scientific works in this field. His large work experience and knowledge acquired have determined him to write the present book with a deep professional understanding where his ideas, thesises and conclusions are of a considerable practical use.

The thesis is dedicated to the study of one of the most widespread types of crime – theft and driving away of motor transport. The problem has been studied at two levels – national and internaţional. A special attention is given to the examination of topical questions of the organized criminality with regard to its notion, typical signs, state, dynamics and evolutionary tendencies. On one hand, this approach enabled to make the general notion of organized criminality more accurate, and on the other hand, to develop the sistem of criteria typical for such form of criminal activities as the infringement upon motor transport. The general conclusion has been made, that this class of criminal phenomena reprezented the special type of criminal activities, which proceeded at both national and internaţional levels.

The separate sections of the thesis are dedicated to the study of ea ch level of criminal activities of the organized criminal groups. Especially are described: the

driving away and theft of vehicles as a component part of organized criminality; social and economical conditions favorable for growth of this form of crime; organizaţional aspects of criminal groups; goals and specific character of motor transport driving away and theft's concealment; specific forms of this type of internaţional criminality, problems of return of vehicles to their legal owners etc.

The issue of national and internaţional programs on car theft prevention are examined in the thesis.

The specific character of car theft prevention being based on national legislation is studied în countries of West, Central and East Europe, USA.

The data given by national and internaţional statistics, the results of national and internaţional research în sociology and other actual informaţional materials are widely used in the thesis.

РЕЗЮМЕ

Вячеслав Унтилэ, доктор права.

Родился 15 июня 1956 года в селе Кодрянка уезда Кишинэу.

Образование: механический факультет Технического Университета Молдовы и юридический факультет Госуниверситета.

Закончил аспирантуру в институте философии, социологии и права при Академии наук.

С 1978 года работает в Министерстве внутренних дел. С 1992 по 1995 являлся начальником республиканской дорожной полиции. С 1995 по 1998 – председатель Административного Совета международной организации дорожного движения в Женеве.

В настоящее время является вице-министром внутренних дел республики.

Совмещал дипломатическую деятельность с научно-исследовательской работой в области борьбы с организованной преступностью на международном уровне. Под его редакцией в Женеве вышло в свет

трехтомное издание посвященное проблемам борьбы с угоном и кражей автотранспорта. Является автором десятков научных публикаций по данной тематике. Богатый трудовой опыт, накопленные знания позволили ему написать данную книгу с профессиональной компетентностью. Тезисы, идеи и заключения автора имеют огромное практическое значение.

Книга посвящена исследованию одного из наиболее распространенных видов преступлений – краж и угонов автотранспортных средств. Разработка проблемы проведена на двух уровнях: национальном и транснациональном. Особое внимание уделено рассмотрению актуальных вопросов организованной преступности, касающихся ее понятия, характерных признаков, состояния, динамики и эволюционных тенденций. Благодаря такому подходу представилось возможным, с одной стороны, уточнить общее понятие организованной преступности, а с другой – развить систему критериев, выражающих особенности такого вида организованной преступной деятельности, как посягательства на автотранспортные средства. Сделан общий вывод, что такого рода криминальные явления представляют собой специализированный вид организованной преступной деятельности, которая имеет место на национальном и международном уровне.

Отдельные разделы работы посвящены исследованию каждого из названных уровней криминальной деятельности организованных преступных групп. В частности, охарактеризованы кражи и угоны транспортных средств как составная часть организованной преступности, социальные и экономические условия роста данного вида преступлений, организация, цели и специфика сокрытия краж и угонов автотранспорта, особенности международной преступности данного вида, проблемы возврата автотранспортных средств и другие.

Подвергнут анализу вопрос о межгосударственных и международных программах противодействия криминальному обороту автотранспортных средств.

Рассмотрены особенности борьбы с кражами и угонами автотранспорта в странах Восточной, Центральной и Западной Европы, США и борьбы с ними на основе национального законодательства. В работе широко использованы данные международной и национальной статистики, проведенных международных социологических исследований и другие фактические материалы.

BIBLIOGRAFIE

1. *Constituţia Republicii Moldova*.

2. *Codul Penal al Republicii Moldova*. Chişinău, 1996.

3. E. Stancu. *Criminalistica.* Universitatea Bucureşti, Facultatea de Drept, 1983.

4. L. Ionescu, D. Sandu. *Identificarea criminalistică.* Editura ştiinţifică, Bucureşti, 1990.

5. *Dicţionar de criminalistică*. Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984.

6. А. де Арженте. *Итальянская мафия и каморра. Новые аспекты борьбы. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества*. М., Изд-во БЕК, 1995 г.

7. Joseph Seriot. *Organized crime in the former Soviet Union: only the name is new*. CJ International, vol. 9, No. 4 (July – August, 1993).

8. А. Гуров. *Профессиональная преступность*. М., Юрид. лит., 1990 г.

9. А. Гуров. *Организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1989 г.

10. W. Potter. *Criminal Organizations: Vice, Racketeering and Politics în an American City.* Prospect Height, Illinois, Waveland Press, 1994.

11. Ш. Бассиони. *Международные правовые юрисдикции в борьбе с терроризмом и организованной преступностью. Уголовная юстиция: проблемы*

международного сотрудничества. М., Изд-во БЕК, 1995 г.

12. M.E. Beeekman and M.R. Daly. *Motor Vehicle theft investigations*. FBI Law Enforcement Bulletin, 1990, Vol. 69.

13. В. Бужор. *Криминологический анализ групповых форм насильственной преступности*. Кишинэу, 1994 г.

14. А. Максимов. *Российская преступность. Крупнейшие преступные группировки*. М., Эксмо-пресс, 1998 г.

15. М. Георгицэ. *Организованная преступность: проблемы теории и практики расследования*. Кишинэу, 1998 г.

16. V. Untilă. *Criminalitatea organizată: noţiune, esenţă, tipuri şi tendinţe de dezvoltare*. Geneva, 1998.

17. M. Rappard and Sch. Bassioni. *European Inter-State Cooperation Criminal Maters*. 2nd ed., 1993.

18. А. Гуров. *Профессиональная преступность. Прошлое и настояшее*. М., Юрид. лит., 1990 г.

19. В. Геворгян. *Организованная преступность*. М., 1980 г.

20. С. Иншаков. *Зарубежная криминология*. М., Изд-кая группа ИНФРА, 1997 г.

21. С. Иншаков. *Организованная преступность*. Под ред. А. Долговой, М., Юрид. лит., 1989 г.

22. В. Разинкин. *Организованная преступность*. În vol. „*Криминология*”. Под ред. А. Долговой. М., Изд-кая группа ИНФРА, 1997 г.

23. В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: исторический аспект, социальная база и тенденции*. Ştiinţa, 1995, nr. 1.

24. В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Организованная преступность: уровни, классификация преступных групп и цели их деятельности*. Revista de filosofie şi drept, 1994, nr. 3.

25. *Discursul lui V. Untilă, Preşedintele Consiliului Administrativ al OICR, la sesiunea XXVI-a a Comitetului*

pentru Transportul Intern al C.E.E. a O.N.U. din 25–26 martie 1996. Geneva, 1996.

26. *Discursul lui V. Untilă, Preşedintele Consiliului Administrativ al OICR, la Conferinţa Regională a Interpolului*. Geneva 1996.

27. *Discursul lui V. Untilă, Preşedintele Consiliului Administrativ al OICR, la Consfătuirea Consiliului Miniştrilor Afacerilor Interne din CSI.*

28. Д. Гулар. *История мафии.* „Лабиринт”. Вып. 5, Киев, Вид-во „Украина”, 1992.

29. А. Гуров. *Профессиональная преступность. Прошлое и настоящее*. М., Юрид. лит., 1990.

30. А. Никифоров. *Гангстеризм в США: сущность и эволюция*. М., Юрид. лит., 1991.

31. Г. Боровик. *Пролог. Американская хроника*. – М., Политиздат, 1985.

32. А. Долгова. *Что такое „организованная преступность”? Определим исходное понятие – организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1989.

33. А. Волобуев, Е. Галкин. *Организованная преступность и её сущность*. Сов. юстиция, 1989, nr. 21.

34. В. Бужор. *Наступит ли в Молдове царство „крёстных отцов”, или ещё раз об организованной преступности*. Legea şi Viaţa, 1992, nr. 4.

35. В. Бужор. *Криминологический анализ групповых форм насильственной преступности*. Кишинэу, 1994.

36. М. Георгицэ. *Проблемы борьбы с организованной преступностью.* Legea şi Viaţa.

37. М. Георгицэ. *Понятие и признаки организованной преступности*. Legea şi Viaţa, 1997, nr. 5.

38. А. Бастрикин. *Борьба с организованной преступностью в США*. Правоведение, 1992, nr. 3.

39. A. Azamova. *Уголовники как политическая сила*. Московские новости, 1992, nr. 38.

40. В. Лаптеакру, Е. Мартынчик. *Коррупция: Мнение работников правоохранительных органов*.

Legea şi Viaţa, 1997, nr. 5.

41. В. Сисинев. *Тарзан в джунглях Флориды*. Труд, nr. 7, 1997.

42. *World Ministerial Conference on Organized Transnational Crime*. E/Conf. 88/4, 1/09/1994, p. 2.

43. Е. Подгорнов. *Спецслужб союз нерушимый*. Деловая газета, 10.09.97, p. 5.

44. Д. Корлэтяну. *Языком цифр*. Legea şi Viaţa, 1991, nr. 3, p. 12.

45. Sch. Bassioni, A. Draft. *Statute for and internaţional Tribunal Criminal*. New York, 1987.

46. А.С. Никифоров. *Гангстеризм в США – сущность и эволюция*. М, Юрид. лит., 1991.

47. Р. Минин. *Мафия против закона*. М.ПРОГРЕСС”, 1998, p. 330–337.

48. *Problems and dangers posed by organized transnational crime in the various regions of the world*. UN EASC E/CONF., 88/2, p. 21.

49. R. Hood. *Crime and Criminal Policy în Europe*. Center for Criminological Research University of Oxford, 1989.

50. *Mafia looks forward to Europe without frontiers*. CJ Europe Reuters, 1993, Vol. 3 (january – february).

51. European Commision. *Information paper on the implementation of the convention applying the Schengen agreement*. (XY/A-3), 16 March, 1995.

52. P. Müller Rappord and Sch. Bassioni. *European Inter – State Cooperation in Criminal Matters*. 2nd. Ed., 1993.

53. Ethan A. Nadelmann. *Cops Across Borders*. University Parc, Pennsylvania, Pennsylvania State University Press, 1993.

54. *Economic and Social Counsil resolusion 1992–1993*. Annex 1, subpara 15 (d)., International., 1993, Vol. 9, nr. 4.

55. World Ministerial Conference. *Organized Transnational Crime*. E. Conf. 88/4, 1.09.1994, p. 2.

56. *Moscow Declarations*. Annex 1., E/1997/30 E/CN.

15 15, 1997.21.

57. *Official Records of the eeconomic and Social Council. 1994,* Supplement No.11. E. 1994/31, Chap. 1, sect. A.

58. *Un Commission on Crime Prevention and Criminal Justice. Report of the Secretary-General.* UN EASC. E/CN. 15.1997, No. 9.

59. *Problems and dangers posed by organized transnational crime în various regions of the world*. UNEASC. E/Conf. 88.2.

60. *World Ministerial Conference of organized transnational crime.* E. Conf. 1994, No 9.

61. *Права человека и судопроизводство*. Собрание международных документов. Варшава, 1996.

62. Malcolm Anderson. *Интерпол и политика международной полицейской кооперации*. Oxford, Klarendon Press, 1989.

63. *Interviul şefului Direcţiei Poliţiei Criminale a Ministerului de Interne al Republicii Moldova*. Кишинёвские Новости. 1997, 12 decembrie.

64. *Перспективы исследований межрегионального научно-исследовательского института ООН по вопросам преступности и правосудия*. Сборник 1991–1996.

65. European Commision. *Information paper on the implementation of the convention applying the Schengen agreement,* (XY/A-3), 16 March 1995.

66. Institutul european de preîntâmpinare a criminalităţii şi combaterea ei (HEUNI). *Culegere de acte*, 1996.

67. *Materialele Conferinţei III Regionale*. Lyon „INTERPOL”, 1996.

70. *Testimony by Hans-Ludwig Zachret to the Permanent Subcommittee on investigations of the Comittee on Governmental Affairs*. United States Senate, 25 may 1994.

71. *Raportul Secretarului General al Interpolului la Conferinţa XXI Europeană*. Roma, 1992.

72. *Recommendations of the Ad Hoc Experts Group Meeting on Strategies to Dea with Transnational Crime*. (Economic and Social Council resolution, 1992/23, armex1, subpara 15 (d).

73. *World ministerial Conference on Organized Transnational Crime*. E/CONF. 88/4, 1/09/1994.

74. Reuters, 1993. *Italy: Mafia looks forward to Europe without frontiers*. C I Europe, vol. 3, nr. 1 (January – February), p. 15.

75. И. Карпец. *Современные проблемы уголовного права и криминологии*. М., Юрид. лит., 1974.

76. *Codul Penal al Republicii Moldova*. Cu modificările şi completările pentru data de 12 noiembrie 1996. Chişinău, 1996, pag. 50.

77. *Уголовный кодекс Украины: научно-практический комментарий*. Отв. и научн. ред. С. Яценко. Киев, Правовоі джерела, 1998. p. 847, 892.

78. Б. Куринов. *Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения*. Комментарий к уголовному кодексу РСФСР. Отв. ред. Ю. Северин. М., Юрид. лит., 1980.

79. *Комментарий к уголовному кодексу РСФСР.* М., Российские промышленники, 1992.

80. С. Яценко. *Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья*. Уголовный кодекс Украины: научно-практический комментарий. Киев, 1998.

81. *Уголовный кодекс Российской Федерации*. Комментарии текста. М., 1996.

82. *Примерный Уголовный Кодекс (США)*. Официальный проект Института американского права. Пер. с англ. Под ред. и с предисл. Б. Никифорова. М, Прогресс, 1969.

83. *Metodica de combatere a furturilor şi răpirilor de automobile*. Lyon, 1966.

84. Comisia permanentă pentru traficul intern al Consiliului Economic Social al ONU. *Procesele verbale ale*

şedinţelor, 1995, ale GNV.

85. *Материалы Комиссии по предупреждению преступности и уголовному правосудию Экономического и Социального Совета ООН*. 1990–1996 г.г.

86. *Протоколы заседаний Постоянной Комиссии по внутреннему транспорту Экономического и Социального Совета ООН*. 1990–1996 г.г.

87. *Доклад IX Конгресса Организации Объединенных Наций по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями*. Каир, 29.04–8.05.1995 г.

88. *Труды межрегионального научно-исследовательского института ООН по вопросам преступности и правосудия*. 1991–1996 г.г.

89. *Труды Европейского института по предупреждению преступности и борьбе с ней (ХЕЮНИ)*. 1990–1996 г.г.

90. *Консультационные и информационные услуги по вопросам борьбы с преступностью, связанной с кражами и угонами автотранспорта*. Под редакцией В. Унтилэ. Международная Организация Дорожного Движения, Женева, 1997 г.

— Vol. 1. *Оценка состояния, причин и мер предупреждения преступности, связанной с кражами, угонами транспортных средств*;

— Vol. 2. *Технические средства и системы предотвращения краж и угонов транспортных средств*;

— Vol. 3. *Предложения по программе борьбы с кражами и незаконным оборотом автотранспортных средств для г. Москвы.*

91. *Инструкция о порядке задержания, изъятия, хранения и возврата транспортных средств, находящихся в розыске*.

92. Постановление Правительства Российской Федерации. *О дополнительных мерах по идентификации транспортных средств*.

93. *Борьба с преступными посягательствами на*

автомототранспортные средства. Выпуск 3. Научно-исследовательский центр ГАИ МВД России, 1996 г.

94. *Материалы международного семинара работников криминальной полиции по вопросам контрабанды автомобилей*. 1994 г., Юрмала. (Латвия).

95. European Commission. *Information paper on the implementation of the convention applying the Shengen agreement*. (XY/A-3), 16 March 1995.

96. *Рекомендации Совещания Группы Специальных Экспертов по стратегии борьбы с транснациональной преступностью. Экономический и Социальный Совет. Резолюция.* 1992, дополнение 1.

97. *Московская Декларация*. E/1997/30, E/CN. 15/1997/21.

98. *Комиссия ООН по Предупреждению Преступности и Уголовному Правосудию*. E/CN. 14/1997.

99. *Материалы Всемирной Конференции Министров по Организованной Транснациональной Преступности*. E/CONF.88/4, 1/09/1994.

100. Джозеф Серио. *Организованная преступность в бывшем Советском Союзе: лишь название новое*. CJ International.

101. *Официальные записи Экономического и Социального Совета*. 1994, дополнение № 11 (E.1994.31).

102. *Доклад Ганса-Людвига Зачерта Постоянному Подкомитету по Расследованиям Комитета Государственных Дел.* Сенат США, 25 мая 1994 года.

103. М.Е. Бикман и М.Р. Дали. *Расследования в области угонов автотранспортных средств.* ФБР Law Enforcement Bulletin, том 69.

104. *Проблемы и опасность, возникающие вследствие деятельности организованной транснациональной преступности в различных регионах мира*. UN EASC E/CONF.

105. Советское государство и право. 1992, № 2.

106. М. Георгицэ. *Проблемы борьбы с*

организованной преступностью. Закон и жизнь. 1993, № 3.

107. А. Азамова. *Уголовники как политическая сила*. Московские новости. 1992, № 38.

108. Е. Подгорнов. *Спецслужб союз нерушимый*. Деловая газета. 1997, 10 октября.

109. Д. Корлэтяну. *Языком цифр*. Закон и жизнь. 1991, № 3.

110. В. Геворгян. *Организованная преступность*. М., Юрид. лит., 1980.

Combinatul Poligrafic, str. P. Movilă, 35, Chişinău. Departamentul

Activităţi Editoriale, Poligrafie şi Aprovizionare cu Cărţi.

Comanda nr. 660